Technikdiskurse
Karlsruher Studien zur Technikgeschichte
Nr. 3

Rolf-Ulrich Kunze

Symbiosen, Rituale, Routinen

Technik als Identitätsbestandteil. Technikakzeptanz der 1920er bis 1960er Jahre





Rolf-Ulrich Kunze

Symbiosen, Rituale, Routinen

Technik als Identitätsbestandteil.
Technikakzeptanz der 1920er bis 1960er Jahre

Technikdiskurse

Karlsruher Studien zur Technikgeschichte

3

Herausgeber:

Prof. Dr. Rolf-Jürgen Gleitsmann-Topp
Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
Fakultät für Geistes- und Sozialwissenschaften
Institut für Geschichte, Abteilung Technikgeschichte

Symbiosen, Riutale, Routinen: Technik als Identitätsbestandteil. Technikakzeptanz der 1920er bis 1960er Jahre

von

Rolf-Ulrich Kunze



Impressum

Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
KIT Scientific Publishing
Straße am Forum 2
D-76131 Karlsruhe
www.uvka.de

KIT – Universität des Landes Baden-Württemberg und nationales
Forschungszentrum in der Helmholtz-Gemeinschaft





KIT Scientific Publishing 2010
Print on Demand

ISSN: 1860-3610
ISBN: 978-3-86644-493-5

Inhalt

Vorwort

Die Forderung, dass eine Verzahnung von allgemeiner Geschichte, Sozialgeschichte des Alltags und Technikgeschichte unumgänglich ist, ist längst zu einem Topos geworden. Man hält sie für plausibel, erforderlich und sinnvoll – doch wenn man Ausschau nach Umsetzungen in der deutschen Geschichtsschreibung hält, dann wird man eher selten fündig. Auch wenn Technikhistoriker ihre „Maschinenfixierung" aufgegeben haben, und Allgemeinhistoriker nicht mehr vor einem Einlassen auf die mitunter befremdende „zweite Kultur" zurückscheuen, sind konkrete Arbeiten, die solche Forderungen nach Interdisziplinarität erfüllen, immer noch selten. Umso mehr muss man sich über die vorliegende Arbeit freuen. Denn Rolf-Ulrich Kunzes Essays erlauben einen neuen Blick auf die Alltagskultur des 20. Jahrhunderts, vor allem der Nachkriegszeit, auf die zunehmend technisierte Umwelt des Alltags und auf die Geschichte ihrer Attraktivität.

Auf den ersten Blick sind es Randfelder dieser Alltagskultur und der gewöhnlichen, scheinbar selbstverständlichen und gar nicht mehr als Technik wahrgenommenen Alltagstechnik, die Kunzes Aufmerksamkeit erregen – Modelleisenbahnen, ein Automobiltyp, Ferienprospekte, Möbel. Doch schnell wird evident, dass diese Gegenstände eben nicht randständig sind. Ihre Analyse berührt immer wieder prinzipielle Fragen, solche der ‚bürgerlichen' Gesellschaft und ihres Verhältnisses zur Technisierung, solche des Umgehens und Bewertens von Innovation und Beharrung, Fragen der individuellen Technikaneignung, oder der Faszinationsgeschichte von Artefakten.

Dabei ist der Essayband in doppelter Hinsicht bemerkenswert: methodisch und durch die Auswahl seiner Gegenstände. „Gegenstände" ist wörtlich zu nehmen, denn Kunze lässt sich auf Artefakte ein, wählt sie begründet aus, umkreist sie außerordentlich kenntnisreich und mit – durchaus eingestandener – Sympathie. Und er reflektiert sie aus der Position eines Geistesgeschichtlers. Das ist durchaus neu. Denn bisher vorherrschend ist eine Beschäftigung mit nur einem der beiden Pole, mit den Dingen oder mit den Ideen. Weder die sozial- und allgemeinpolitische Myopie eines Teils der Technikgeschichte ist hier zu finden, noch die Abwehr des Konkreten, der materiellen Realität, wie dies in den Sozialwissenschaften nicht selten anzutreffen ist. Kunze ist dagegen ein höchst objektinteressierter Historiker und ein höchst reflexionsorientierter Objektbeschauer zugleich. Auch wenn er seine Wirkungsabsicht herunterspielen mag: Seinen Ansatz zeichnet hochreflektierte Objektbezogenheit wie objekt-geerdete

und objekt-respektierende Reflexion aus – ganz unabhängig von seiner Herkunft aus der Geistesgeschichte. Technikhistoriker werden sich mit seinem spezifischen Blick auseinandersetzen müssen. Die Verbindung aus beiden Perspektiven, mit der Möglichkeit rascher und oft überraschender Wechsel von Betrachtungsdistanzen und Reflexionsebenen, schafft Erkenntnis und macht seine Arbeit so anregend.

Anregend ist sie auch durch einen neuen Blick auf eine signifikante Periode der deutschen Geschichte, die 1920er bis 1960er Jahre. Sein Schwerpunkt liegt auf den beiden Nachkriegsjahrzehnten. Dass sie für die deutschen Gesellschaften eine Phase der Modernisierung war, ist längst ein Gemeinplatz der sozialhistorisch orientierten Zeitgeschichte. Aber wie genau, auf welchen Feldern und durch welche Aktanten der Wandel befördert wurde, vor allem wie der Weg aus einer Nachkriegskultur bewerkstelligt wurde, die noch immer viele Züge der Dreißiger Jahre trug, ist nicht unbedingt klar. Topisch gilt „1968" als Kürzel einer Kulturrevolution und politischer Veränderungen. Doch längst schon zuvor hatte sich ein beschleunigter Wandel in den westlichen Industriestaaten und insbesondere in Deutschland vollzogen, der kaum auf das Jahr der Studentenrevolte reduziert werden kann.

Hier nun wird Kunzes eigentliches Thema sichtbar. Es ist die mitunter sehr irritierende Kombination von scheinbarer Wertestabilität, dem Fortbestehen älterer Valorisierungen, konkreten Innovationsvorgängen und evidentem technosozialem Wandel, vor allem in der Sattelzeit der Alltagsmodernisierung, den 1960er Jahren. Zu seinen Grundfragen zählt, wie das technisch Neue, wie neue Artefakte wirklich unten, bei den Nutzern angekommen sind; wie technische Artefakte in ihr Leben integriert, mit ihrem Wertesystem amalgamiert wurden, ob neue Artefakte Stabilität oder Wandel bewirkten, und welche Identitätsveränderungen bei den Subjekten stattfanden. Es wird exemplarisch gezeigt, wie Artefakt- und Modellwelten an die Wertsysteme der bürgerlich geprägten Nutzer andockten, sie aufriefen und verstärkten, und damit Wege bahnten in den konkreten Alltag der Subjekte – der gleichermaßen dadurch verändert wurde. Das ist ein sehr genauer Blick auf einen Modernisierungsprozess, auf die Ausformung einer immer stärker technikgeprägten und von Technik durchdrungenen Alltagswelt. Und die politische Dimension kommt durchwegs zum Tragen: Wenn Kunze die Stile und Methoden in Lehrbüchern der Verkehrserziehung in beiden deutschen Staaten betrachtet, kann er daran Differenzen der Autoritätsverhältnisse und Hierarchieakzeptanzen aufzeigen, und dann doch wieder auf überraschende Gemeinsamkeiten der Mobilitätssozialisation hinweisen.

Mit seinen Analysen von Akzeptanzkonstruktionen und Integrationsprozessen breiter Schichten fragt Kunze im Grunde nach der List der technikbefördernden Vernunft und beobachtet sie bei der Arbeit. Er begibt sich sehr nah heran an Umformungsprozesse und sehr tief

in die Orte des Wandels hinunter und hinein. Dass manche Dinge, wie eben Automobile, „uns doch am nächsten“ (Helmut Krauch) sind, dass sie unser Fühlen, Erwarten und, ja, Lieben bestimmen, ist für Kunze klar. Das Leben der Dinge, und das Leben der Menschen mit den Dingen, ein Ansatz, den besonders britische Sozialhistoriker vertreten, spielt er an manchmal überraschenden Feldern besonders aus dem Bereich der Mobilitätsgeschichte durch.

Paradigmatisch ist seine Analyse des VW 1600 und der mit diesem Modell verbundenen Werbebotschaften. Wie ältere Werte aufgerufen, und behutsam modifiziert werden, wie die konstruierte Tradition des Bewährten, Sicheren, Zuverlässigen, inzwischen schon automobil stabilisiert durch den Käfer mit seinem luftgekühlten Boxermotor, nun sanft modernisiert wird, kann Kunze genau zeigen. Materiell, durch den ‚fortgeschriebenen', eigentlich alten, aber doch innovativ auftretenden VW 1600, wie auch durch seine Vermarktungsstrategien in den Anzeigen, erscheint dieses Fahrzeug als transitorisch. Die kulturelle Positionierung dieses Autotyps ist ein Gegenstück zur „Keine Experimente!“-Rhetorik der späten Adenauer-Zeit, die ja auch bei allem Beschwören von Stabilität einen beträchtlichen technosozialen Wandel begleitete. Das ist Innovation im Dirndlkleid, um ein Diktum von Wolfgang Preisendanz zu variieren.

Auf den ersten Blick überraschen die Beispielfelder der Essays. Doch schnell stellt sich Anderes ein: Zustimmung, plötzliche Erkenntnis, Neugier auf Kunzes Argumentation und auf interpretatorische Wendungen. Immer wieder macht er die Relevanz seiner zunächst schräg scheinenden Quellen deutlich – ob das die Rolle von Quartetten für die Formatierung der Automobilhierarchien ist, die deutsch-deutschen Modelleisenbahnidyllen, die Gesellschaftsspezifik der Verkehrssozialisation. Aber Kunzes Essays bereiten nicht nur durch das weite Feld der Gegenstände und Quellen, die er betrachtet, und durch seine Interpretationsmethode intellektuelles Vergnügen. Denn er baut in hohem Maß auf Bilder – als Quellen, zur Herstellung von Evidenz, zur Distanzierung, zur Konfrontation. Zu dieser Lust am Visuellen, die sich dem Leser-Betrachter mitteilt, kommen seine aufgeklärte Reflexion und sein beweglicher, oft ironischer Stil, der offensichtlich durch die Romanliteratur des 20. Jahrhunderts geprägt ist. Das Resultat ist eine historiographische Souveränität und Perspektivbreite, die in der deutschsprachigen Geisteswissenschaft selten ist.

Kurt Möser
Mannheim / Karlsruhe

Dank

Ohne die Anregungen von Prof. Dr. Rolf-Jürgen Gleitsmann, KIT, und unsere gemeinsamen technikgeschichtlichen Lehrveranstaltungen hätte ich mich wahrscheinlich nie mit Technikgeschichte beschäftigt. Ohne den produktiven Austausch mit meinem Karlsruher Kollegen PD Dr. Kurt Möser über die narrative Übersetzung von Artefakten hätte der sozialisationsbedingt auf die Welt als Text beschränkte Allgemeinhistoriker nie sein Coming out in der Mentalitätsgeschichte des Technischen in Form der exzessiven Bild-Text-Interpretation erlebt. Ohne die spontane und erhebliche finanzielle Unterstützung von Prof. Dr. Dr. Mathias Gutmann, KIT, sowie die ergänzenden Beiträge sowohl der Fakultät für Geistes- und Sozialwissenschaften wie auch des Instituts für Philosophie am KIT hätte dieses Buch nicht erscheinen können. Für alle diese Formen der das Maß der Kollegialität weit übersteigenden Förderung danke ich sehr. Sie stehen auch für die Chancen, die ein Geisteswissenschaftler an Deutschlands ältestem Polytechnikum hat, das nun Teil des KIT ist. Mein besonderer Dank gilt Frau Dipl.-Volkswirtin

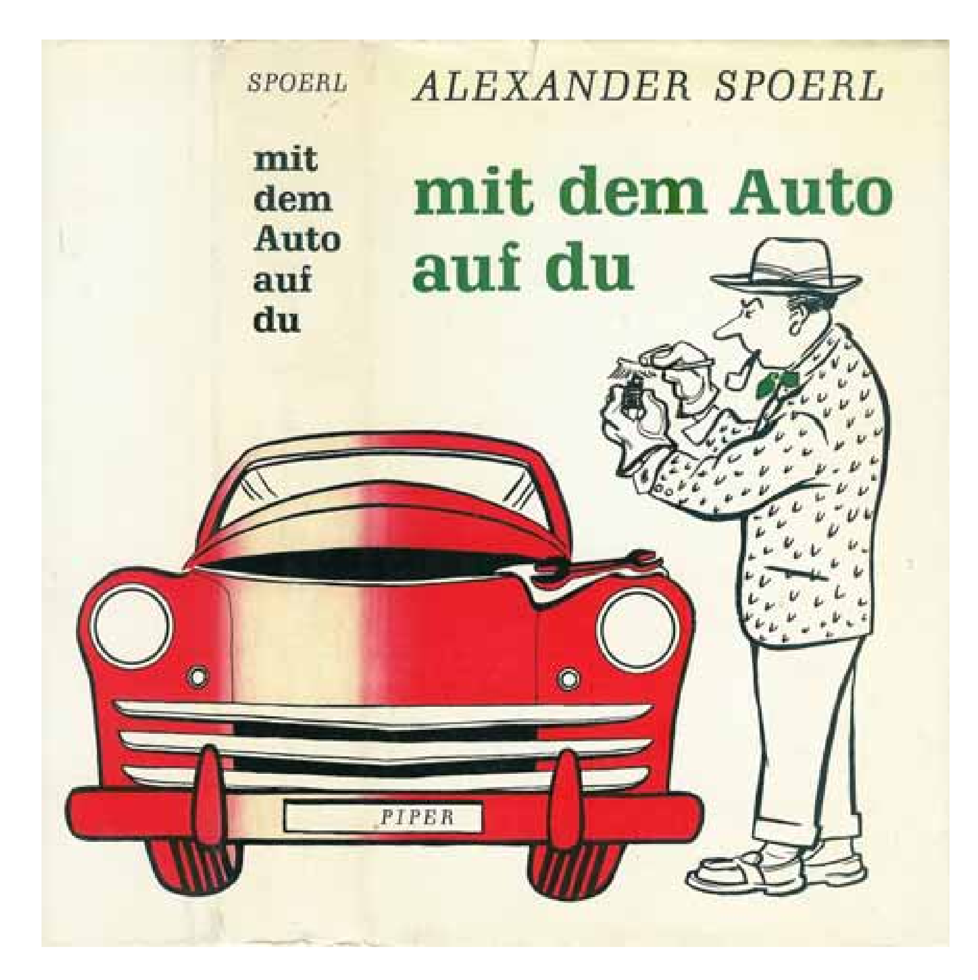


Abbildung: Schutzumschlag, Teilansicht: Alexander Spoerl, Mit dem Auto auf du, München 1953, hier 151.-161. Tausend (!) 1961, Zeichnung Claus Arnold. Treffender als in diesem Titel nicht nur praktischer, sondern literarischer Ratgeberliteratur für Autofahrer lässt sich das Anliegen des soziotechnischen Identitätskonstruktivismus nicht ausdrücken: mit seinem Auto auf ‚du' zu stehen, heißt weder in Artefaktanbetung zu verharren noch die weit mehr als technische Bedeutung des Objekts für die eigene Identität zu verdrängen. Spoerl macht sensibel für die Geschichten, die das Auto mit uns schreibt.

und Bibliotheksoberrätin Regine Tobias, der Verlagsleiterin von KIT Scientific Publishing, die zäh an diesem Publikationsprojekt festgehalten und es gegenüber allen Kontingenzen abgeschirmt hat. Einen solchen Einsatz für den Autor eines Verlages hat der Unterzeichnete bislang noch nie erlebt. Außerdem danke ich Jan Wenke, Leipzig, für die so intelligente wie sinnbefördernde Satzarbeit.

Für die Produktmängel haftet der Hersteller allein. Bei Produktkritik von Produktverwendungs- bzw. -verständnisfehlern zu sprechen, würde meinem Grundverständnis von Technikgeschichte widersprechen, in dem der Konsumentenperspektive und -kreativität immer größere Bedeutung als einer vermeintlichen Produktrationalität oder rational choice-Religiosität zukommt. Wer solchen belief systems anhängt, wird mit diesem Buch über Aspekte der Technikfaszination und Techniksozialisation nichts anfangen können. Technik als Identitätsbestandteil ist zuallerletzt vernünftig. In dieser Beziehung weiß ich mich einem Großen der Technik-, insbesondere Autopublizistik, Alexander Spoerl (1917-1978), verpflichtet: „Über das Auto zu reden, ist heute ebensowenig ungezogen, als es vor fünfzig Jahren war, sich über Pferde zu unterhalten. Obgleich es Ihnen dienen soll, sind Sie ihm untertan, mit ihm haben Sie jeden Tag ein anderes Erlebnis (...).“[1] Genau darum geht es, auch wenn nicht (nur) von Autos die Rede ist.

Rolf-Ulrich Kunze
Karlsruhe, Januar 2010

1 Alexander Spoerl, Mit dem Auto auf du, München 1963 (zuerst ebd. 1953), S. 11. Den Hinweis auf Alexander Spoerl verdanke ich Kurt Möser.

Einleitung

Warum Technikrituale?

> Es spielt keine Rolle, daß dieses Buch von Kaffee, einer Zeitung und einem Trinkglas handelt. Es hätte auch von einem Schuhband, einer Nagelschere oder von Marmelade handeln können. Es hätte von dem Strom handeln können, der in den Wandsteckdosen fließt. Oder von einem Stück Beton auf dem Bürgersteig. (...) Alle diese Dinge sind Waren, und alle beinhalten sie Geschichten, die mit Geographie und Zeit, mit Angebot und Nachfrage, mit Rohstoffen und der Macht des Marktes zu tun haben und mit Menschen. Menschen mit Namen, mit Zehen und Wunden und Löhnen und Launen und Eltern und Erinnerungen.[2]

In einem Beitrag aus dem Jahr 1997 für die Zeitschrift Kultur & Technik des Deutschen Museums führt der Münchner Technikhistoriker Ulrich Wengenroth unter dem Titel „Wir Cyborgs“ in verschiedene Aspekte der Technisierung des Alltags ein.[3] Sein Anliegen ist es u.a., die weitgehende Unsichtbarkeit der Alltagstechnik und unseren Prozess der Gewöhnung daran bewusst zu machen: „Die Technisierung des Alltags ist im Laufe des 20. Jahrhunderts so weit fortgeschritten, dass sie kaum noch als ein besonderes Phänomen wahrgenommen wird.“[4] Selbst die desaströsen sozioökologischen und, wie man aus heutiger Sicht ergänzen muss, sozioökonomischen Folgen der industriellen Voraussetzungen der Alltagstechnisierung werden mit dieser selbst kaum in Verbindung gebracht. Wengenroth greift zur Erläuterung dieses Umstands auf Günter Ropohls Begriff des Technotops[5] zurück: „Natur tritt in unserem Alltag nur noch technisch überformt und mediatisiert auf. (...) Unser Habitat ist selbst gemacht und nicht in der Natur gefunden. Natur schließen wir so gut es geht aus (...).“[6] Mit der lebensnahen Schilderung,

---

2 Leah Hager Cohen, Glas, Bohnen, Papier. Dinge des Alltags und was sie uns lehren, München 1998 (zuerst New York 1997).

3 Ulrich Wengenroth, Wir Cyborgs. Die Technisierung des Alltags, in: Kultur & Technik 24 (1997), H. 10-12/1997, S. 39-43.

4 Ebd.

5 Günther Ropohl, Eine Systemtheorie der Technik. Zur Grundlegung der Allgemeinen Technologie, München/Wien 1979 (zugl. Habil.-Schr. Philosophie Universität Karlsruhe (TH) 1978), S. 12: „Die Welt, in der wir leben, haben wir selbst gemacht: Der Biotop ist zum ‚Technotop' geworden.“

6 U. Wengenroth, Wir Cyborgs, S. 39.



Abbildung 1: Die 1960er Jahre prägen die ‚reife' automobile Massenmobilität und automobile Identitätskonstruktion.

wie ein durchschnittlicher Tag für den durchschnittlichen Technotopbewohner beginnt, macht Wengenroth im folgenden unsere totale Technikabhängigkeit sichtbar: nicht ein einziger Schritt in unserem Lebensalltag vom Duschen über das Frühstück bis zum Weg zur Arbeit beruht nicht auf hyperkomplexen technischen Voraussetzungen, technischen Netzen und technikgestützter Kommunikationsinfrastruktur. ‚Wir Cyborgs' sehen in der Terminologie von Ropohl die naturale Seite der Technik fast überhaupt nicht mehr. Die humane und soziale Seite beschäftigt, befriedigt und begeistert uns vollkommen. Dennoch, oder vielleicht richtiger: gerade deshalb finden wir uns in unserem technikbestimmten Alltag aber nicht nur zurecht, sondern fühlen uns meistens auch recht wohl. Die uns umgebenden, unsere Lebensform ermöglichenden Artefakte sind Teil unserer Identität, unserer kulturellen Praxis geworden. Wir definieren uns durch sie. Wengenroth zeigt dies pointiert am Beispiel der Kleidung:



Abbildung 2: Glückliche Cyborgs in emotionaler Interaktion mit dem zentralen Leit-Artefakts ihres Technotops.
(Quelle: Westermanns Monatshefte 105 (1964), H. 1, S. 87)

> Unser alle Kleider sind nun aber technische Produkte. (...) Besonders interessiert in diesem Fall die semiotische Funktion der Kleidung, das heißt ihr Zeichen- oder Informationscharakter, dessen Herstellung stärker in den Preis der Kleidung eingeht als ihre schützende Funktion. Diesen semiotischen Charakter gering zu schätzen oder gar gedanklich zur Disposition zu stellen, hieße menschliche Kultur auszublenden und würde uns in unerhebliche Primatendiskussionen führen.[7]

Wengenroth führt weiter aus, dass die Cyborg der Gegenwart des Jahres 1997 „mittlerweile recht wenig im engen Sinn materielle Bedürfnisse haben, sondern vielmehr kulturelle Bedürfnisse, die materieller Träger bedürfen, ohne daß diese Träger jedoch zum Selbstzweck – am Ende gar technischer, ingenieurwissenschaftlicher Rationalität – werden, wie oft mißverstanden wird."[8] Unsere Welterfahrung ist technikbestimmt.

7 Ebd., S. 41.

8 Westermanns Monatshefte 105 (1964), H. 1, S. 87.



Abbildung 3: Modellbahneremotionalität: Werbung des Modellbahnherstellers Roco auf der Rückseite des Eisenbahn-Modellbahn-Magazins 33 (1995), H. 1. Man beachte den Weihnachtsbaum im Bahnbetriebswerk.

Uns Cyborgs unserer Organergänzungen und Identitätsprothesen zu berauben, „wäre eine sicher schon auf kurze Frist tödliche Verstümmelung, ganz bestimmt aber das Ende unserer Identität und Integrität."[9]

Der an der New School für Social Research New York lehrende Sozialwissenschaftler Arjun Appadurai[10] hat sich intensiv mit der Interpretation von Artefakten als soziokulturellen Bedeutungsträgern beschäftigt und damit dem niederländisch-englischen sozialkonstruktivistischen Forschungsansatz der Social Construction of Technology (SCOT)[11] eine neue konkretere Richtung gegeben. Als techniksoziologische und technikgeschichtliche Anwendung der kon-

9 Ebd., S. 43.

10 http://www.appadurai.com/homebio.htm.

11 Zusammenfassend: The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology, ed. by Wiebe E. Bijker u. a., Cambridge/Mass. 1997 u. ö.



Reiseziele

Insel mit fünf Spurweiten

Rügen ist für den Eisenbahnfreund immer eine Reise wert: In diesem Jahr besonders, denn die Kleinbahn feiert ihr 100jähriges mit einem interessanten Programm. Unser Autor erinnert sich an einen Trip, den er unternahm, kurz bevor aus DB und DR die DB AG wurde.



100 Jahre Rügener Kleinbahn: Feier mit Blick in die Zukunft

Rangieren in Mukran

Abbildungen 4a und b: Das runde Eisenbahnjubiläum ist immer Anlass für eine Rückschau, die schnell zeigt, dass nicht nur von Transport-, sondern von Identitätsinfrastruktur die Rede ist.
(Quelle: Wilfried Wunderlich, Insel mit fünf Spurweiten, in: Eisenbahn-Modellbahn-Magazin 33 (1995), H. 7, S. 20-25, 20f.)

struktivistisch-kulturalistischen Paradigmenwende betonen SCOT-Vertreter die von den technischen Voraussetzungen weitgehend unabhängige ‚Erfindung' von Technik durch die soziale Praxis im Umgang mit ihr und die ‚Sinn-Aura' vom Objekten. Appadurai ermuntert unterhalb makrotheoretischer Meistererklärungen dazu,

> (...) [to] follow the things themselves, for their meanings are inscribed in their forms, their uses, their trajectories. It is only through the analysis of these trajectories that we can interpret the human transactions and calculations that enliven things. Thus, even though from a theoretical point of view human actors encode things with significance, from a methodological point of view it is the things-in-motion hat illuminate their human and social context.[12]

Darum soll es in den folgenden Essays über Technikrituale – zum Begriff gleich mehr – und Technikakzeptanz[13] an ausgewählten Beispielen und Quellen der 1920er bis 1960er Jahre ge-

12 Arjun Appadurai (Ed.), The Social Life of Things, Cambridge/Mass. 1986, S. 3-63, hier 5. Für den Hinweis auf die Arbeiten von Appadurai danke ich dem Kollegen PD Kurt Möser, Karlsruhe.

13 Im folgenden verstanden im soziologischen Sinn als Summe der Strategien zur Schaffung gesellschaftlicher Legitimität von Technik im sozialen Prozess; vgl. Doris Lucke, Akzeptanz, in: Bernhard Schäfers, Grundbegriffe der Soziologie, Opladen [6]2000, S. 5-9, s. v. ‚Akzeptanz'.

hen: um einen deskriptiven Blick auf einige, zum Teil eher wenig beachtete Quellenformen aus der Nähe, getragen von dem erkenntnisleitenden Interesse an ihrer identitätsstiftenden, also soziokulturellen Bedeutung, ihrem sozialen Leben in unserem Leben. Es geht nicht um eine Sparringsrunde in dem die Technikgeschichte – wie jede andere historische Bindestrich-Disziplin, z.B. die Kirchen- oder Rechtsgeschichte – begleitenden, immer wieder einmal ausbrechenden Streit zwischen den Gralshütern der disziplinär-methodischen Diskurshegemonie, hier vertreten durch die Techniker bzw. Ingenieure und in ihrem Geist internalistisch argumentierende Technizisten, und den frech, unbefugt und ohne die Würde des weißen oder grauen Kittels nach diesem Gral greifenden universalistischen Geschichts-, Sozial-, und Kulturwissenschaftlern, die alles erklären wollen, aber angeblich von Technik keine Ahnung haben.[14] Strukturell transdisziplinäre Fächer wie die Technikgeschichte leben von der Lebendigkeit der Kooperation beider Seiten – und auch ihres Streits. Die Technikgeschichte gehört niemandem allein, sondern nur der diskutierenden Gemeinschaft, die ihren Gegenstand erst erzeugt. – Für den Verfasser steht schon rein grammatisch außer Frage, dass das Haupt- und Bezugswort des Substantivums Technikgeschichte Geschichte ist. Die Technik ist das Objekt der Betrachtung, die nach geschichts-, kultur- und sozialwissenschaftlichen, nicht nach funktionalistisch-internalistisch-ingenieursmäßigen Kriterien erfolgen kann. Selbstverständlich muss der Historiker, wo der Kontext es erfordert, funktionale und technische Daten heranziehen.

Wichtige Anregungen für diese Essays bot die gemeinsame Arbeit an einem Lehrbuch der Technikgeschichte mit meinen Karlsruher Kollegen Rolf-Jürgen Gleitsmann und Günther Oetzel.[15] Vor allem Rolf-Jürgen Gleitsmanns Behandlung der Historiographiegeschichte der Technikgeschichte seit dem 18. Jahrhundert hinterließ bei mir den Eindruck, dass es in der gegenwärtigen deutschsprachigen Technikgeschichte im Vergleich zu ihren technikdeskriptiven Anfängen u.a. bei Johann Moritz Heinrich von Poppe (1776-1854), aber auch noch im Vergleich zu den grandiosen Technikbeschreibungen des 20. Jahrhunderts u.a. bei Franz Maria Feldhaus (1874-1957) und Hugo Theodor Horwitz (1882- ca. 1942) in der deutschen Technikgeschichte der letzten fünfundzwanzig Jahre ein Zuviel an makrotheoretischem Erklärungsbemühen und ein Zuwenig an quellennaher Deskription und Quellenerschließung gegeben hat. Der von Kurt Möser am Mannheimer Landesmueseum für Technik und Arbeit und an der Universität Karlsruhe (TH) entwickelte Ansatz einer nach den Anpassungen des Nutzers an

14 Vgl. Ulrich Troitzsch, Technikgeschichte, in: Hans-Jürgen Goertz (Hg.), Geschichte. Ein Grundkurs, Reinbek 1998, S. 379-393.

15 Rolf-Jürgen Gleitsmann, Rolf-Ulrich Kunze, Günther Oetzel, Technikgeschichte. Eine Einführung, Konstanz 2009.

Abbildung 5: Kaum irgendwo zeigten sich Technik-Mensch-Symbiosen so deutlich wie in der Sozial- und Mentalitätsgeschichte des Ruhrgebiets. Hier eine Aufnahme aus der Zeit der letzten Dampflokeinsätze im Revier: Die 044 177-4 am 15. Oktober 1976 auf dem Weg von der Zeche ‚Consol' nach Schalke. Die Bevölkerung lebte mit ‚ihrer' Schwerindustrie im Alltag und musste lange Wartezeiten an den zahlreichen ‚Glückauf-Schranken' hinnehmen. Der Straßenbetrieb und Lebensrhythmus richtete sich nach dem Fahrplan der Kohlezüge, dieser nach dem Zechenbetrieb. Das fahrende Personal der Bundesbahn kannte die Eigenarten und Anforderungen ‚seiner' Maschinen und wusste mit 2.500-Tonnen-Zügen am Haken umzugehen. Sparsamer Betrieb war Ehrensache: der Bundesbahner-Habitus verkörperte 150 Jahre Industrialisierungs-, Sozialdisziplinierungs- und Facharbeitergeschichte.
(Quelle: Dietmar Beckmann, Herbert Beckmann, Joachim Schmidt, Georg Wagner, Dampflokomotiven im Ruhrgebiet. Der Dampfbetrieb in den Jahren 1972 bis 1977, Stuttgart 1979, S. 42)



das Artefakt fragenden Mobilitätsgeschichte mit dem Nahblick auf die Artefakte einerseits und dem Interesse vor allem an literarischen und ‚grauen' Quellen der anonymen Geschichte (Siegfried Giedion) andererseits war für mich eine wichtige Inspiration, für die ich dankbar bin.

Der Schweizer Kulturhistoriker Siegfried Giedion (1888-1968) ist als Pionier bei der Verwendung ‚grauer' Literatur zu nennen. In seiner vielzitierten, aber offenbar selten gelesenen und noch seltener zum Vorbild genommenen Studie über die Mechanisierung, im englischen Original 1948, auf deutsch erst 1982 erschienen,[16] fordert er von den Historikern mehr Offenheit gegenüber den ‚kleinen' Quellen des Alltags:

> Eine unbegreifliche historische Blindheit hat jedoch verhindert, dass wichtige historische Dokumente, Modelle, Werksarchive, Kataloge und Werbebroschüren usw. aufbewahrt wurden. (...) Man kann dem Fabrikanten, der anscheinend wertlose Dokumente vernichtete, keinen Vorwurf machen, (...) Den Historikern ist ein Vorwurf zu machen, denen es nicht gelungen ist, ein Gefühl für die Kontinuität der Geschichte zu wecken. (...)und dem Einfluss der Mechanisierung auf unsere Lebensform nachzugehen – ihre Auswirkungen auf unser Wohnen, unsere Ernährung und unsere Möbel. Erforscht werden müssen auch die Beziehungen zwischen den Methoden, die in der Industrie angewandt werden, und den Methoden, deren man sich in anderen Bereichen bedient – in der Kunst und in dem ganzen Bereich der Visualisierung.[17]

16 Sigfried Giedion, Mechanization takes command, New York 1948; dt. Die Herrschaft der Mechanisierung, Frankfurt am Main 1982.

17 Ebd., S. 14. Den Hinweis auf dieses Zitat verdanke ich meinem Kollegen Günther Oetzel.



Abbildung 6: Dampftraktion, Straßenbahn, Regenwetter: was die Mobilität betrifft, zwei wesentliche Bestandteile der Ruhrgebietsidentität. Am 15.1. 1977 zieht 044 434-9 einen D-Zug aus dem Bahnhof Essen-Altenessen auf dem Weg in die Niederlande: einer der letzten dampfbespannten Personenzüge auf dieser Strecke.

Weitere Vorbilder für das, was Giedion als Mentalitätsgeschichte der Technik und des Technischen betrieb, sind der Politikwissenschaftler und Publizist Dolf Sternberger (1907-1989)[18] sowie der Kulturhistoriker Wolfgang Schivelbusch (*1941), dessen Arbeiten u.a. über die Welterfahrung durch die Eisenbahn[19] und die Elektrizitätsanwendung in Räumen[20] vorführen, wie sich sozial- und mentalitätsgeschichtliche Perspektiven verbinden lassen.

Die folgenden Essays behandeln im Stil der integrierten Bild-Text-Interpretation[21] unspektakuläre Massenquellen in dem Bemühen, sie durch Fragen nach ihrer Bedeutung für die Identitätskonstruktion ihrer Benutzer in den Kontext ihrer Zeit einzuordnen. Dieses Vorgehen hat Grenzen: Ein Kalender bleibt ein Kalender, und Reklame bleibt Reklame. Ästhetische Argumente sind nicht normativ, und über die identitätsprägende Funktion und Reichweite von Bil-

18 Dolf Sternberger, Panorama oder Ansichten vom 19. Jahrhundert, Frankfurt am Main 1974 (zuerst Düsseldorf/Hamburg 1938).

19 Wolfgang Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, München/Wien 1977 u.ö.

20 Wolfgang Schivelbusch, Lichtblicke: Zur Geschichte der künstlichen Helligkeit im 19. Jahrhundert, München/Wien 1983.

21 Als Ansozialisation für den mit Bildquellen arbeitenden Historiker – ohne den Anspruch einer Umsetzung *state of the art* – sehr hilfreich: Heinrich Wölfflin, Kunstgeschichtliche Grundbegriffe. Das Problem der Stilentwicklung in der neuen Kunst (1915), Basel 1984.

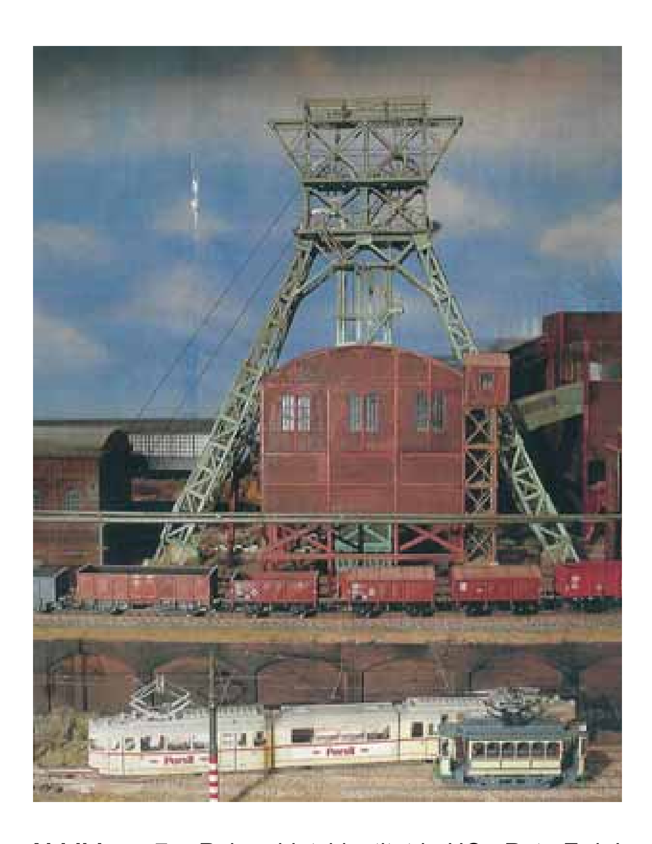


Abbildung 7a: Ruhrgebietsidentität in HO. ‚Rote Erde' mit Tram und weiß-blauem Himmel.
(Quelle: Matthias Vollstedt, Linie 14(5), in: Eisenbahn-Modellbahn-Magazin 32 (1994), H. 6, S. 86-89, 89)

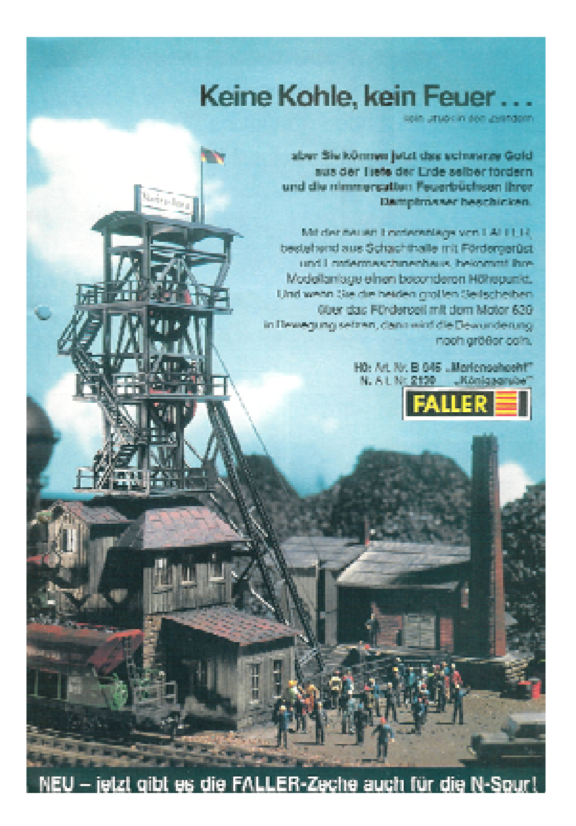


Abbildung 7b: Und weil der schwierige Eigenbau nicht jedermanns Sache ist, gibt es die Ruhr- oder Saaridentität auch als Bausatz vom Großserienhersteller in HO und N.
(Quelle: FALLER-Anzeige, MC Bahn Bote. Magazin der MC-Modellbahn-Center-Fachgeschäfte 5 (1985), S. 9)

dern im Zeitalter ihrer technischen Reproduzierbarkeit kann man trefflich streiten: Nur geht es eben genau darum, den Gesichtspunkt der Massenhaftigkeit in die Deutung einer Quelle einzubeziehen, ihr ‚soziales Leben' u. a. durch ein Aufzeigen der Bildroutinen und Genrehaftigkeit der Texte, der Strategien von Werbung und Propaganda als Bestandteil der identitätsstiftenden Bedeutung von Technik für uns sichtbar zu machen. Anders gesagt: hier soll an einigen Beispielen im Sinne Rankes gezeigt werden, wie es eigentlich gewesen ist: nicht mehr und nicht weniger. Dass dafür eine gewisse theoretische und methodologische Aufgeklärtheit mit Bezugspunkten außerhalb der Geschichte erforderlich ist, liegt auf der Hand. Um sie zu gewährleisten, wird möglichst oft auf soziologische und auch psychologische Definitionen verwiesen. Das wichtigste Merkmal eines Essays ist seine Lesbarkeit. Die Fußnoten haben Belegfunktion, sie sind bewusst nicht als Belesenheitsschutthalden oder Nebenkriegsschauplätze gestaltet.

Der ausgewählte Zeitraum der 1920er bis 1960er Jahre mit einem deutlichen Schwerpunkt in den 1960er Jahren drückt meine Zustimmung zu Kurt Mösers Einschätzung aus, dass diese Jahrzehnte eine Achsenzeit insbesondere der Mobilitätstechnik, aber auch der ‚Demokrati-

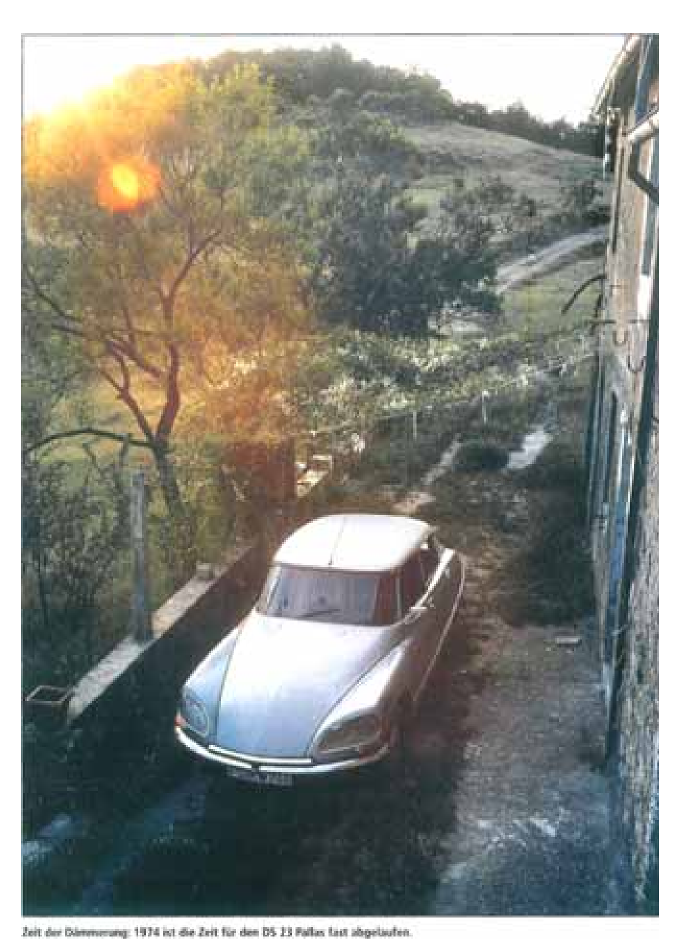


Abbildung 8: Weiches Licht und pietätvolles Sprechen: 1975 endet die Herstellung von Citroëns ‚Göttin'.
(Quelle: Hans-Otto Meyer-Spelbrink, Citroën DS. Das ungewöhnlichste Serienautomobil aller Zeiten, Brillon [2]2003, S. 67)

sierung' von Technik für alle in der Konsumgesellschaft darstellen.[22] Daher kommt den beiden Mobilitätstechniken Eisenbahn und Auto besondere Bedeutung zu, mit einem deutlichen Schwerpunkt beim Auto als der Identitätsmaschine schlechthin. Der Begriff des Rituals soll auf die Regelmäßigkeit und Dauerhaftigkeit des Auftretens bestimmter Bilder und Aussagen in den befragten Quellen hinweisen, um auf diese Weise zum Verständnis des technikabhängigen sozialen Wandels beizutragen. Die Bild- und Textroutinen bestätigen rituell die Identität des ‚Cyborgs', oder, um es technisch auszudrücken: sie und er funktionieren wie ein ständiger psychischer Rückkoppelungsmechanismus: er braucht sie, sie brauchen ihn.

> Ritual (lat.), ‚Übung', ‚Brauchtum', expressiv betonte Handlung mit großer Regelmäßigkeit des Auftretens in gleicher Situation und mit immer gleichem Ablauf. Rituale

---

22 Vgl. z.B. Wolfgang König, Geschichte der Konsumgesellschaft, Stuttgart 2000. Paradoxerweise gehört der technikpublizistisch produktive König zu den polemischen Kritikern von SCOT, obwohl er zumindest in seiner Geschichte der Konsumgesellschaft wichtige Anliegen der SCOT-Perspektive umsetzt. Vgl. auch http://www.gtg.tu-berlin.de/mambo/index.php?option=com_content&task=view&id=741&Itemid=268; eine differenzierende SCOT-Anwendung bei Kurt Möser, Geschichte des Autos, Frankfurt am Main/New York 2002.

Abbildungen 9a und b: 03 1011 in Wuppertal 1963 und als HO-Modell. So weit kann die Detailliebe gehen.
(Quelle: Jürgen Gottwald, Ungeliebtes Rennpferd, in: Eisenbahn-Modellbahn-Magazin 33 (1995), H. 7, S. 86-89, 86, 88)













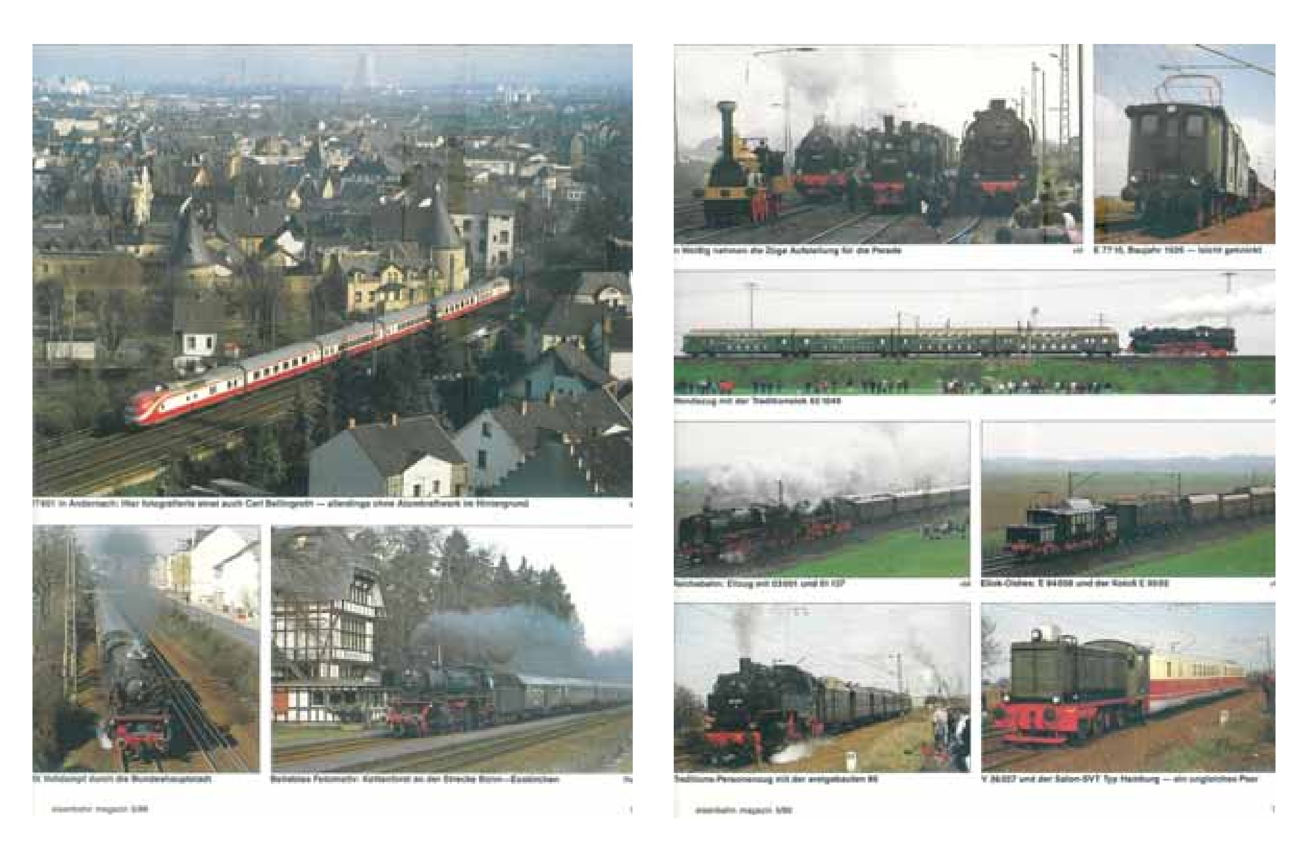


Abbildung 10: Was ist hier HO und was 1 : 1? Die Modelleisenbahn ist das Technikritual schlechthin.
(Quelle: Dieter Rothenfußer, Markt Wald, in: Eisenbahn-Modellbahn-Magazin 31 (1993), H. 7, S. 97-99, 99)

sind zumeist traditional ‚festgefahren'. Beim Auftreten oder bei der Annäherung entsprechender Situationen tendieren die Verhaltenspartner spontan bzw. ohne besondere Entscheidung und ohne Nachdenken über Funktion und damit ‚Sinn' ihres Tuns zum Ritual.[23]

23 Wilhelm Hehlmann, Ritual, in: ders., Wörterbuch der Psychologie, Stuttgart o.J. [[3]1965], S. 565, s.v. ‚Ritual'.

Das ist an Quellen zu zeigen und könnte bestenfalls eine Diskussion u.a. über das ‚soziale Leben' von Reichsbahnkalendern, Autoquartettkarten, Möbel- und Autowerbung anstoßen.



Abbildungen 11a und b: Deutsch-deutsche Eisenbahnfeste 1989. Bonn feiert im März 1989 seinen 2.000. Geburtstag – u. a. mit einem Bahnhofsfest: Abbildung 11a. Der Gegensatz von Museumszug und Kernkraftwerk ist ein schöner Fall der Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen. 11b: Die DDR steht kurz vor dem Kollaps. Im April 1989 wird in Riesa das 150jährige Jubiläum der ersten Fernbahn Leipzig-Dresden gefeiert: „ein voller Erfolg", anders als die agonale und in vielen Aspekten bereits realmuseale DDR-Industriemoderne. Die Pflege der Artefakte aus der Ausbeutergesellschaft jedoch ist mustergültig.
(Quelle: Bahnhofsfest in Bonn, in: Eisenbahn-Modellbahn-Magazin 27, 1989, H. 5, S. 13-15, 15; Riesa, in: ebd., S. 16f., 17)

Abbildung 12: Werbung eines Großserien-Modellherstellers 1980. Die Modell-Großstadt ist eine engbebaute, alte europäische Stadt, in deren Zentrum eine repräsentative Kirche steht. Üblicherweise wird schon aus Platzgründen in HO diese Zentralität allerdings vom Bahnhof beansprucht.
(Quelle: Vollmer-Anzeige, Eisenbahn-Modellbahn-Magazin 18 (1980), H. 1, S. 56)

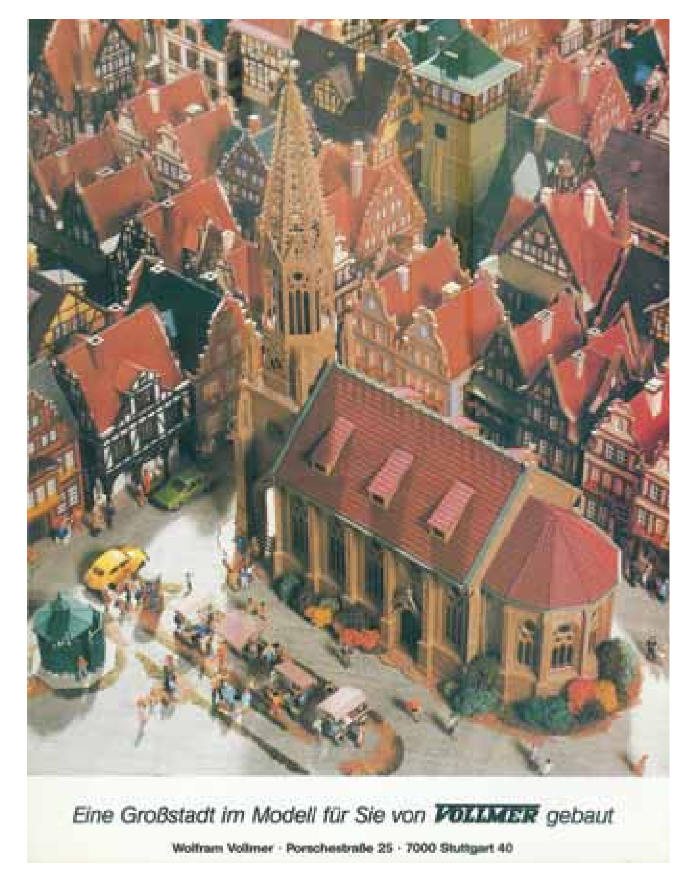
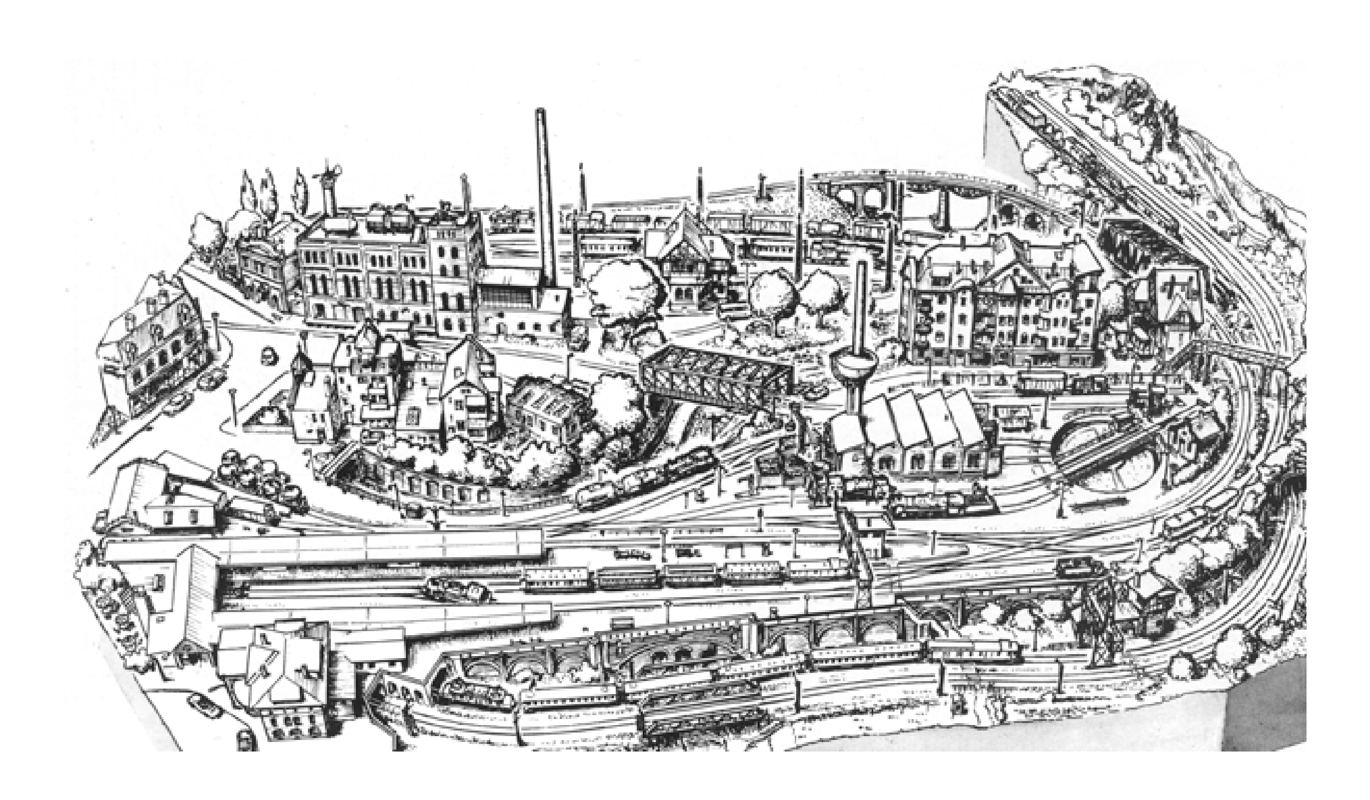
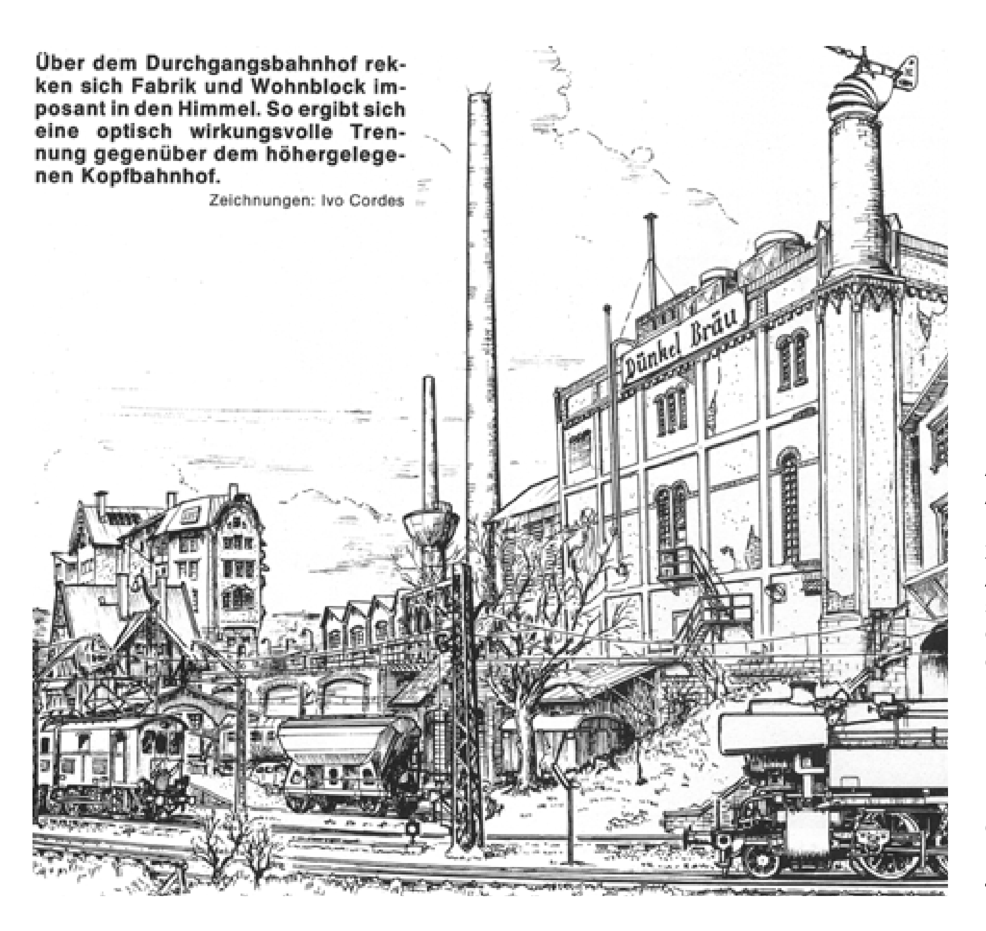




Abbildung 13: Das Zentralorgan des deutschen Modelleisenbahners. Hier mit einer animierenden Titelzeichnung aus einem Anlagenentwurf des westdeutschen Modellbahnpapstes Ivo Cordes, die alles aufführt, was zur identitätsstarken sozialen Konstruktion in HO gehört: städtisches Ambiente, Dampftraktion, einen raren Verbrennungstriebwagen, Straßenbahnbetrieb auf mehreren Ebenen, alte Werbung an Brandmauern, Industriearchitektur der Hochindustrialisierung neben Fachwerkresten. Allerdings eine Identität für wohlhabende Fortgeschrittene und Leidensfähige.





Abbildungen 14a und b: Auch aus einer kleinen Anlage holt Cordes ein Maximum an Atmosphäre und Authentizität der Betriebssituation. Zur Erziehung des westdeutschen Modellbahnbauers haben Cordes Pläne erheblich beigetragen. (Quelle: Ivo Cordes, ‚Partneranlagen' (4) … kompakt, in: Eisenbahn-Modellbahn-Magazin 17 (1979), H. 7, S. 45-47, 46f.)

Abbildung 15: Nicht nur ein freundliches Gesicht, sondern ein Artefakt mit einer Vielfalt sozialer Biographien. Kaum ein Objekt kann so ohne weitere Erklärung plausibel machen, was mit dem sozialen Leben der Dinge gemeint ist. Der ‚Käfer' war (und ist in der Erinnerung) ein Familienmitglied in vielen Familienbiographien, auch königlichen.



Straßenbahnidentitäten

Ein Bilder-(buch-)beispiel für ein Technikritual

Eine gute Möglichkeit, Technik-Mensch-Symbiosen sichtbar und im nächsten Schritt bewusst zu machen, ist es, einer Straßenbahn-Linie durch eine Stadt zu folgen. Die so entstehende Bildsequenz, die aus dem Blick *aus* der Straßenbahn einen Blick *auf* die Straßenbahn macht, folgt nicht nur einer eigenen inneren (Linien-)Dramaturgie, sondern zeigt vor allem unterschiedlichste Integrationsformen einer öffentlichen Verkehrstechnik im städtischen Raum. Die folgenden, diese eigenartige Perspektive umsetzenden Bilder sind daher alles andere als Schnappschüsse. Sie stammen aus einer Dokumentation des Straßenbahn-Enthusiasten Alfred Spühr, der die letzten Betriebsjahre der Straßenbahn in Osnabrück 1957-60 minutiös und haltestellengenau festgehalten hat.[24] Die Abbildungen 16a bis g bzw. 19a und b folgen mit der Kamera Spührs der damaligen Linie 2 quer durch die Stadt im westlichen Niedersachsen und halten, obwohl als Traditions-Quelle angelegt, vor allem die durch die Straßenbahn verbundenen städtischen Ungleichzeitigkeiten von Alt und Neu, Peripherie und Zentrum, Konsumieren und Wohnen authentisch fest. Insofern sind sie auch Überrest-Quelle.



Abbildung 16a
(Quelle: Alfred Spühr, Claude Jeanmaire, Die Osnabrücker Straßenbahn, Villigen/Schweiz 1980, Abb. 199)

24 Alfred Spühr, Claude Jeanmaire, Die Osnabrücker Straßenbahn. Die Geschichte der elektrischen Straßenbahn, deren Vorgänger und Nachfolger, Villigen/Schweiz 1980.



203 Ein Zug mit Triebwagen 26 aus Richtung Haste in der Iburger Strasse kurz vor dem Tivoli mit Blick auf die Lutherkirche im Hintergrund. (Foto A. Spühr, 6. 3. 1960)

206 Blick aus der Eisenbahnunterführung auf den Rosenplatz. Bis hierher war die Strassenbahnlinie 2 von der Endstelle Schölerberg zweigleisig geführt. Der Eineinhalbdecker-Omnibus befährt die Linie nach Voxtrup/Düstrup. (Foto A. Spühr, 3. 4. 1960)



219 Zum Ende des Strassenbahnbetriebes fuhren bereits Buslinien parallel zur Strassenbahn vom Rosenplatz bis zum Neumarkt. Hier ein Zug mit Triebwagen 16 Richtung Neumarkt in der Johannisstrasse. Im Hintergrund die Johanniskirche. (Foto A. Spühr, 21. 2. 1960)

234 Ein Zug der Linie 2 in der Grossen Strasse, kurz vor dem Nicolaiort, im Gegenverkehr. (Foto A. Spühr, 3. 4. 1960)



236 Der Domhof mit drei Gleisen in der Strasse. Der Zug mit Triebwagen 27 aus Richtung Haste fährt auf dem Streckengleis, während der Triebwagen 25 auf dem Theatergleis wartet. In den verkehrsschwachen Vormittagsstunden wurden dort die Beiwagen abgestellt, daher das eigentlich überflüssige Parkverbotszeichen, obwohl Schienen sowieso Halteverbot bedeuten. (Foto A. Spühr, 13. 3. 1960)



240 Ein Zug mit Triebwagen 23 aus Richtung Domhof im linksseitigen Gegenverkehr. Trotzdem war hier kein besonders unfallträchtiger Abschnitt, denn die Schaufensterscheiben wirkten als grosse Verkehrsspiegel. (Foto A. Spühr, 5. 3. 1960)

Abbildungen 16b bis g
(Quelle: Ebd., Abb. 203, 206, 219, 234, 236, 240)

241 Der Triebwagen 31 an derselben Ecke. Rechts ist bereits die Verbreiterung der Strasse in Angriff genommen worden. Alle auf der rechten Seite stehenden Häuser sind inzwischen zugunsten der Strassenverbreiterung abgebrochen worden. (Foto A. Spühr, 14. 6. 1959)





248 Die im Jahre 1914/15 errichtete Eisenbahn-Überführung im Zuge der Bramscher Strasse am Hasetor. Der architektonisch recht schöne Brunnen mit den dazugehörigen Bänken war nach dem Zweiten Weltkriege total verschmutzt und zweckentfremdet: Der Fahrleitungsmast wurde einfach in den Brunnen hineingestellt! (Foto H. Solle, 4. 1950)



256 Der Triebwagen 35 mit Beiwagen 66 in der Bramscher Strasse. Dort befand sich vom 18. 8. 1928 bis zum 5. 10. 1948 die Endstation mit Ausweiche. Diese wurde zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung in die Bramstrasse verlegt. Von rechts mündet die damals noch nicht völlig ausgebaute Umgehungsstrasse (Hansastrasse) in die Bramscher Strasse ein.

261 Die Endstation der Linie 2 in der Bramstrasse. Hier wartet Triebwagen 14 auf seine Abfahrtszeit. Im Hintergrund ein Bus der Anschlusslinie 10 vom Haster Berg. Bis zur Haster Kirche war seinerzeit die Verlängerung der hier endenden Strassenbahnstrecke vorgesehen. (Foto A. Spühr, 21. 4. 1959)



Abbildungen 16h bis k
(Quelle: Ebd., Abb. 241, 248, 256, 261)



Abbildung 17: Erstes Bild ohne Straßenbahn. Oberleitungsbusse, seit Mitte der 1950er Jahre teilweise parallel zur Straßenbahn betrieben, sind Anfang der 1960er Jahre ganz an deren Stelle getreten: Ausdruck einer symbolischen und unentschiedenen Modernisierung, die schnell wieder verschwindet. Danach kommt der verkehrspolitische Schwenk zur Priorität des Individualverkehrs. Das Bild stammt aus einer Heimatkundefibel für die Osnabrücker Schulen aus dem Jahr 1964 und zeigt eine rechtwinklige Modernität, die zeitgleich auch in der DDR das Leitbild ist.
(Quelle: Heinrich Borchelt, Heinrich Göers, Heimatkunde für die Schulen der Stadt Osnabrück und des Osnabrücker Landes, Osnabrück [9]1964, S. 15.)



Abbildung 18: Zweites Bild ohne Straßenbahn. Stadttopographie von schräg oben, zehn Jahre nach dem Ende der Straßenbahn und einige Jahre nach dem O-Bus-Betrieb, Stadtplan 1970. Nicht mitgezeichnet sind die Folgen des verkehrsinfrastrukturellen Paradigmenwechsels hin zur autofreundlichen Innenstadt im Oberzentrum der Region an der niederländischen Grenze. Zwei Jahre später werden die ersten Fußgängerzonen eingerichtet.
(Quelle: Bollmann-Bildkarten-Verlag, Osnabrück, Braunschweig 1970)



352 Die Haltestelle Ledenhof, die frühere Strassenbahn-Haltestelle Kreishaus, gegenüber dem Schloss am Neuen Graben (vgl. Bild 291). Durch die Busspur ist ein zügiges Fahren der Omnibusse möglich, während die übrigen Verkehrsteilnehmer zweispurig stehen: Der Verkehr kommt hier täglich längere Zeit ins Stocken. Weitere Busspuren sind bereits in Betrieb oder in der Planung. (Fotos A. Spühr, 17. 3. 1978)

353 Auf dem Hegertorwall ist dagegen auch für die Omnibusse die Fahrt durch ständiges Halten und kurzes Vorrücken (stop and go) gekennzeichnet. Es ist also wie zu Zeiten der Strassenbahn kein Durchkommen, wenn die besonderen Fahrbahnen fehlen (vgl. Bilder 226 und 227).



Abbildungen 19a und b
(Quelle: Alfred Spühr, Claude Jeanmaire, Die Osnabrücker Straßenbahn, Villigen/Schweiz 1980, Abb. 352, 353)

330 Dieses Foto zeigt den Fahrschalter 2 (aus dem früheren Triebwagen 16) an der zweiten Endstelle der Modellanlage. Alle Funktionen: Fahren, Bremsen (auch bei Stellung »0« fährt der Wagen weiter) und Fahrtrichtungswechsel sind originalgetreu durchführbar. (Foto A. Spühr, 1. 1. 1971)



332 Die Triebwagen 33 und 35 als 1:90-Modelle (Spurweite 12 mm) neben dem Betriebshof. (Foto A. Spühr, 1979)



Abbildungen 20a und b
(Quelle: Ebd., Abb. 203, 206, 219, 234, 236, 240)

Am Ende der Straßenbahngeschichte stehen u.a. Alfred Spührs Nachbauten auf seiner Modell(straßen)bahnanlage nach Osnabrücker Vorbildern. Hier schließt sich ein Kreis der technikbezogenen Identitätskonstruktion, denn Spühr ist es tatsächlich gelungen, den Fahrschalter 2 aus dem früheren Osnabrücker Triebwagen 16 an der zweiten Endstelle seiner Anlage zum Steuern seiner Modelle einzubauen.

Was der (Technik-)Historiker von Alfred Spühr lernen kann und sollte, ist das genaue Hinsehen und die Fähigkeit, sich von Technik beeindrucken zu lassen. Denn wer genau hinsieht und sich beeindrucken lässt, ohne bei den Details und einer antiquarischen Sammler- und unkritischen Kennerhaltung zu verharren, der wird erkennen, in welchem Ausmaß Technik Teil unserer Identität werden kann, und zwar auch und gerade in der ‚nachindustriellen Gesellschaft'.[25] Dies zu beschreiben und zu kontextualisieren, gehört zu den noch weitgehend unerkannten Aufgaben der Mentalitätsgeschichte der Technik. Es ist geradezu paradox, dass die Auswirkungen der u.a. von Technikritualen und neuen Formen der Technikakzeptanz geprägten spät- und nachindustriellen Gesellschaft auf die Umwelt und die natürlichen Ressourcen über mehrere Jahrzehnte größere analytische und mediale Aufmerksamkeit auf sich ziehen konnten als die Auswirkungen dieser mentalitätsprägenden Lebensform auf das technikbezogene Selbstverständnis des Menschen.[26] In der ‚mitgeschöpflichen' Empathie für den Regen-

25 Daniel Bell, The Coming of Post-Industrial Society. A Venture in Social Forecasting, New York 1973; dt. Die nachindustrielle Gesellschaft, Frankfurt am Main/New York 1975.

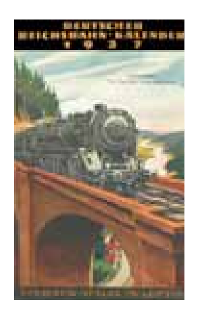
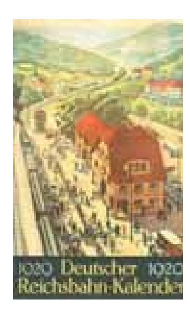
26 Mit kritischer Reflexion der gängigen Ansätze der Umweltgeschichte z.B. Joachim Radkau, Natur und Macht. Eine Weltgeschichte der Umwelt, München 2000; Reinhold Reith, Umweltgeschichte und Technikgeschichte am Beginn des 21. Jahrhunderts, in: Technikgeschichte 75 (2008), S. 337-356.

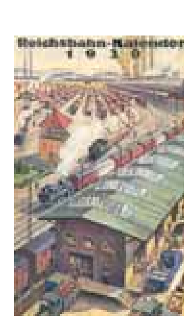
wald und die Wattwürmer und das Desinteresse an Kaffeemaschinen und Armbanduhren – bei gleichzeitiger Verbreiterung des Angebots nicht nur von Kaffeemaschinen und Armbanduhren – steckt neben realer ökologischer Besorgnis eine auffällige Qualität von mentalem Eskapismus, der möglicherweise Teil des *mind sets* des postindustriellen Menschen ist. Aber das ist ein anderes Thema.

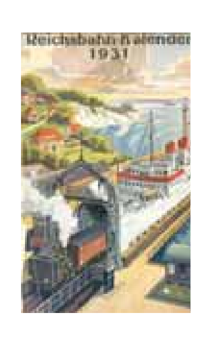
Der Reichsbahnkalender als mentalitätsgeschichtliche Quelle, 1927-1943

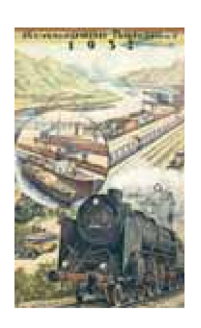
Mit dem Reichsbahn-Kalender durch das Jahr

I








Abbildungen 21a bis f
(Quelle: http://www.hs-merseburg.de/~nosske/EpocheII/lh/e2l_rkal.html)

Kalender gliedern Zeit und sie stiften Sinn.[30] Sie sind also nicht nur Hilfsmittel der Zeitmessung, sondern auch der Zeitdeutung. Zeitbewusstsein und Zeitrationalität gehören zu den Grundlagen der neuzeitlichen Identität. Die Verbindung von Zeitnutzung und Mobilität in dem für die Industrialisierung gerade in Deutschland wichtigsten technischen Großsystem, der Eisenbahn, ist eines der mächtigsten, mythenträchtigsten Mentalitätsthemen deutscher Technikgeschichte. In den einhundert Jahren zwischen 1880 und 1980 kommt der Eisenbahn in Deutschland immer auch Indikatorfunktion für den jeweiligen soziopolitischen, sozioökonomischen und soziokulturellen Zustand von Gesellschaft, Staat und Wirtschaft zwischen Kaiserreich und deutscher Zweitstaatlichkeit in der zweiten Nachkriegszeit zu. Der Publizist Dolf Sternberger hat in seiner zuerst 1938 erschienenen Essaysammlung, die als implizit distanzierter Kommentar zur Wirklichkeit der NS-Diktatur gelesen werden konnte, sich zum kaum überschätzbaren Einfluss des Mentalitätskomplexes Eisenbahn am Beispiel des eisenbahntypischen

---

30 Ahasver von Brandt, Werkzeug des Historikers. Eine Einführung in die Historischen Hilfswissenschaften, Stuttgart u. a. [12]1989 (zuerst ebd. 1958), S. 29-38: „Die Zeit: Chronologie".

Symbols des geflügelten Rades geäußert, das die technische Rationalität geradezu exemplarisch transzendiert:

> Jedermann kennt das Flügelrad als Symbol auf Fahrplänen, Prospekten und Uniformen von Bahnbeamten (...). Nüchtern, als Bild besehen, ist dies Flügelrad ein kurioses und sogar etwas mißliches Ding. Das Rad sowohl als die Flügel stehen beide für eine Bewegung, und doch ist es nicht leicht vorzustellen, daß das kopulierte Ganze sich wirklich bewegen sollte. Versucht man es, so gerät man ein wenig in Verlegenheit: folgen die Flügel eigentlich dem Rollen des Rades und drehen sie sich mit ihm, oder wird das Rad umgekehrt von den Schwingen geführt?[31]

Wie Sternberger im folgenden zeigen kann, spielen diese technische Paradoxie für die Plausibilität und Akzeptanz des Bildes jedoch keinerlei Rolle, da es um die emphatische Betonung einer ‚geflügelten', dem Fliegen an Majestät nicht nachstehenden Bewegung, also nicht um Technik, sondern um die Artikulation von Sinnerfahrung geht.

In den siebzehn Jahren seines Erscheinens, von 1927 bis 1943,[32] war der Reichsbahn-Kalender ein Medium solcher Sinnerfahrung.[33] Das zeigte sich schon an den 1929 eingeführten Jahresthemen, denen sich die Abbildungen und Texte der Kalender widmeten:

1929: Reichbahn und Volk
1930: Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande
1931: Die Reichsbahn als Brücke zum Ausland
1932: Die Reichsbahn in der Zusammenarbeit der Verkehrsmittel
1933: Kundendienst der Reichsbahn
1934: Die Eisenbahner und ihre Reichsbahn
1935: 100 Jahre deutsche Eisenbahnen
1936: Was Dir die Reichsbahn sein will
1937: Die Reichsbahn im Jahreslauf

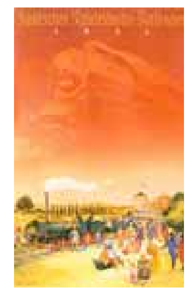
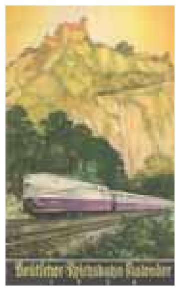
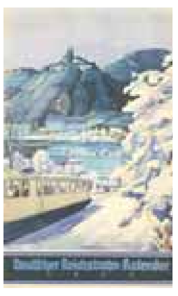
---

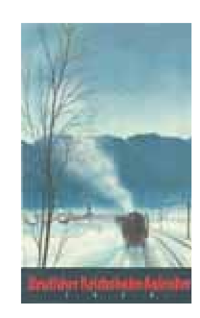
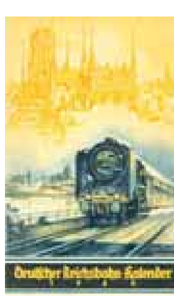
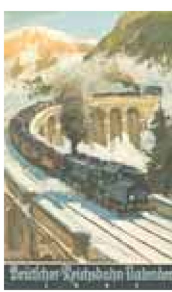
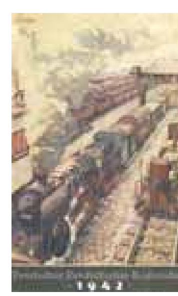
31 Dolf Sternberger, Das Stymphalische, in: ders., Panorama oder Ansichten vom 19. Jahrhundert, Frankfurt am Main 1974 (zuerst Düsseldorf u. a. 1938), S. 27-33, hier S. 27.

32 Vgl. Eberhard Kolb, Die Reichsbahn vom Dawes-Plan bis zum Ende der Weimarer Republik, in: Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, hg. v. Lothar Gall, Manfred Pohl, München 1999, S. 109-163; Klaus Hildebrand, Die Deutsche Reichsbahn in der nationalsozialistischen Diktatur, in: ebd. S. 165-243.

33 Ein Überblick zur Geschichte des Reichsbahn-Kalenders: Alfred B. Gottwald, Vorbemerkung. Erinnerungen an den Reichsbahn-Kalender, in: ders., Reichsbahn-Kalender. Die 300 schönsten Blätter aus dem Deutschen Reichsbahn-Kalender 1927-1943, Stuttgart 1978, S. 7-13. Wie Gottwald ausführt, ging die Idee des Reichsbahnkalenders auf den ersten Pressechef der DRG, Dr.-Ing. Hans Baumann, zurück und wurde vom DRG-Generaldirektor Julius Dorpmüller (1869-1945) unterstützt. Er musste auf Druck der NSDAP 1933 aus dem Amt ausscheiden; dazu K. Hildebrand, Die DRG in der nationalsozialistischen Diktatur, S. 171.

1938: Reichsbahn und Handwerk
1939: Reichsbahn und Landschaft
1940: Auslandsverkehr trotz Krieg
1941: Die großdeutsche Aufgabe der Reichsbahn
1942: Deutscher Eisenbahner, Helfer der Heimat, Helfer der Front!
1943: Räder müssen rollen für den Sieg!


Abbildungen 21g bis p
(Quelle: Ebd.)

Die Themen waren zu keinem Zeitpunkt stylish-neutrale Imagewerbung einer Staatsbahn, am allerwenigsten rein technische Gegenstände, sondern immer in größere Sinnstiftungs- und Identifikationszusammenhänge u.a. nationaler und nationalsozialistischer Art eingebunden. Die Reichsbahn bot stets eine Projektionsfläche für Identitäts- und Mobilisationsprojekte aller Art: die Heimat- und Landschaftsverbundenheit oder die Technikbegeisterung in der Zeit der Weimarer Republik und im Kontext der nationalsozialistischen Kriegspropaganda.

Kaum eine andere Quelle eignet sich so gut, um das Spektrum von Mentalitäten und Ritualen im Umgang mit der Eisenbahn aufzuzeigen: vom technizistischen Artefaktfetischismus bis zum ‚panoramisierten' Landschaftserlebnis, von der technikbezogenen Fortschrittsbegeisterung und der Technik-Nostalgie über den ökonomisch-logistischen Utilitarismus bis zum völkischen Nationalismus, von der Perspektive des Massentouristen über die des Pendlers und Geschäftsreisenden bis zu der des Wehrmachtssoldaten auf der ‚Ostbahn' im Zweiten Weltkrieg, wobei gerade hier die ‚Nützlichkeit' der Reichsbahn als Logistik-Unternehmen des Holocaust als Schatten über allem steht und jede andere Perspektive für die Jahre nach 1941 als groteske Verharmlosung erscheinen muss. Zur Kultur- und Mentalitätsgeschichte der Eisenbahn als einem

Inbegriff technischer Zivilisation gehört aber insbesondere auch ihre tiefe Verstrickung in den Zivilisationsbruch von ‚Ostkrieg' und dem Mord an den europäischen Juden.[34]

Methodisch geht es um ein Anknüpfen an Dolf Sternbergers von der Technikgeschichte kaum zur Kenntnis genommenen Fragen nach der Bedeutung von Technik für die ‚Panoramisierung' der Weltwahrnehmung im 19. Jahrhundert,[35] auf die Wolfgang Schivelbusch vierzig Jahre später in seiner ‚Geschichte der Eisenbahnreise' 1977 wegweisende mentalitätsgeschichtliche Antworten gegeben hat, indem er die Blickveränderungen der Eisenbahnreisenden analysierte.[36] Hier soll es darum gehen, über die Selbstdarstellung der Reichsbahn im Reichsbahn-Kalender Aspekte der Ritualisierung des Umgangs mit der Eisenbahn, ihre Übersetzung in einen *cultural code* der modernen industriellen Welt, zu dokumentieren und besser zu verstehen. Dabei geht es auch um die Frage, wie national pfadabhängig ‚deutsch' dieser *cultural code* ist bzw. welche Form des technikbezogenen *nationbuilding* sich in ihm zeigt.[37]

II

Folgen wir also dem Jahresablauf des Reichsbahnkalenders. Das hier vorgestellte virtuelle Jahr spiegelt kein ganz bestimmtes Jahr zwischen 1927 und 1943, folgt also nicht einer kalendarischen und realhistorischen Chronologie eines Jahres, sondern ist in seiner Auswahl von Kalenderblättern um eine Sichtbarmachung des ‚rituellen' Eisenbahnjahres bemüht, in dem bestimmte, im Kalender häufig erscheinende eisenbahntypische Motive an bestimmte Jahreszeiten und die damit verbundenen Vorstellungen geknüpft sind. Die markant herausgestellten Jahreszeiten werden dabei zu Bestandteilen einer Eisenbahnliturgie, die die Mobilität des modern-industriellen Leben stark gliedert und charakteristisch färbt. Darin liegt zugleich der hohe ‚Erlebniswert' des Reichsbahn-Kalenders, der darin eine wichtige sinnstiftende Funktion des christlichen, die heilige mit der individuell-biographischen Zeit verbindenden Kirchenjahres imi-

34 Vgl. Raul Hilberg, Sonderzüge nach Auschwitz, Mainz 1981; Enzyklopädie des Holocaust. Die Verfolgung und Ermordung der europäischen Juden, Bd. III, hg. v. Israel Gutmann, München u. a. o. J., S. 1199-1201, s. v. ‚Reichsbahn'.

35 Zu Sternbergers Ansatz Rolf-Jürgen Gleitsmann, Rolf-Ulrich Kunze, Günther Oetzel, Technikgeschichte, S. 175-177.

36 Wolfgang Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, München/Wien 1977 u. ö.

37 Zu nationbuilding und Modernisierung R.-U. Kunze, Nation und Nationalismus, Darmstadt 2005, S. 91-93.





Abbildungen 22a und b: Bibeln der Eigenzeit: Amtliches Reichsbahn-Kursbuch 1935 und Amtlicher Taschenfahrplan RBD Berlin 1943. Aber Reichsbahnzeit und Diktaturzeit korrespondieren im Jahr der Nürnberger Gesetze ebenso wie mitten im totalen Vernichtungskrieg nach der Wende von Stalingrad.

tiert.[38] Die innere Zeit des Reichsbahn-Kalenders ist der Reichsbahn-Fahr- und Dienstplan, der die großen Gliederungen des Reichsbahnjahres in den Takt des Netzverkehrs übersetzt.

Januar

Mit einem Bild des namhaften Eisenbahnfotografen Carl Bellingrodt (1897-1971) lässt der Reichsbahn-Kalender 1937 – einer politisch eher ruhigen, konsolidierten Phase der NS-Zeit[39] – das Jahr beginnen. Der Begleittext versucht sich an einem atmosphärischen Stimmungsbild des Neujahrstages. Begleitet wird dies mit einem Hinweis auf die festtagsfrohen Reisenden in dem gezeigten Personenzug, obwohl doch das Bild mit Bahndamm, dampfmachendem Zug und ‚Donnerbüchsen', frostigem Feldrand und winterlich kahlen Bäumen der emotionalen Aufladung gar nicht bedarf, um stimmungsvoll zu wirken. Doch die Texte des Reichsbahn-Kalenders seit 1933 griffen gern zu pathetischen, schließlich auch immer direkter propagandistischen Phrasen; sie verließen sich nicht auf die reine Suggestionskraft der Bilder. Die ideologisch korrekte Interpretation für die ‚Volksgenossinnen und Volksgenossen' wurde gern mitgeliefert. Darin lag ein wichtiger Unterschied zu den nüchtern-faktographischen Texten des Weimarer Reichsbahn-Kalenders. Beim heutigen Betrachter weckt der appellierende Charakter der Sprache nach 1933 auch quellenkritische Skepsis gegenüber der Authentizität des Bildmaterials. Was zeigt das Bellingrodt-Foto wirklich? Tatsächlich doch nur einen Personenzug mit einer Baureihe 94 im Winterhalbjahr irgendwo im freien Feld, durchaus nicht unbedingt einen „Frühzug am Neujahrsmorgen". Die im Gegenlicht blinden Fenster der Waggons lassen keiner-

---

38 Klaus-Peter Jörns, Karl-Heinrich Bieritz, Kirchenjahr, in: TRE Bd. XVII, Berlin u. a. 1989, S. 575-599.

39 Zum Kontext Michael Burleigh, Die Zeit des Nationalsozialismus. Eine Gesamtdarstellung, Frankfurt am Main 2000, S. 257-323.

lei Rückschlüsse auf die Reisenden zu; die Tageszeit ist nicht auszumachen. Der „tauende[...] Reif" an Bäumen und Sträuchern ist reine Illusionslyrik. Das menschenleere Landschaftsbild ist nicht ohne weiteres zuzuordnen, sondern bedient ein allgemeines Genre des winterlichen Bahnreisens. – Ein Gliederungselement des alten Reichsbahn-Kalenders aus der Weimarer Zeit hat der Kalender nach 1933 beibehalten: den Hinweis auf eisenbahngeschichtlich relevante Daten, die es erlauben, das aktuelle Kalenderblatt in die Kontinuität der deutschen Eisenbahngeschichte einzuordnen. Es fehlen auch nicht die kalendarischen Daten des Sonnenauf- und Untergangs: 8 Uhr 11 und 15 Uhr 56 am Freitag, den 1. Januar 1937. Im Gegensatz zur zeitlosen naturräumlichen Zeit der Bellingrodt-Bahnlandschaft haben die Reichsbahnzeit des „Frühzug[s] am Neujahrsmorgen" und die Realzeit der deutschen Diktatur im Hintergrund haben ihren präzisen Ort in der Weltzeit.



Frühzug am Neujahrsmorgen
Bild: C. Bellingrodt, Wuppertal-Elberfeld

Die Reichsbahn im Jahreslauf

Neujahrsmorgen! Aus diesigem Himmel sendet die Sonne die ersten matten Strahlen. Die Luft ist feucht und kalt; Wiesen, Bäume und Sträucher sind naß von tauendem Reif. Schwer geballt und träge schlägt sich der Dampf der Lokomotive nieder, wie eine Walze am Bahndamm sich fortbewegend, bis ihn die Luft allmählich aufnimmt. Im Zuge sind Menschen, von Freude erfüllt, die diesen ersten Festtag des Jahres im Kreise von Verwandten oder Freunden verbringen wollen.



Januar 1937

1
Freitag
Neujahr

2
Sonnabend

Deutscher Reichsbahn-Kalender

Abbildung 23

Februar

Die Anforderungen der Jahreszeiten ermöglichen ein Pathos der Sachlichkeit. So präsentiert der Reichsbahn-Kalender den Februar 1937 mit dem Hinweis auf die unermüdliche Allzeitbereitheit des schneeräumenden Reichsbahnpersonals. Die ‚Volksgemeinschaft' wird hier zwar nicht ausdrücklich genannt, aber sie steht als Sinnhorizont über den schneeschippenden Arbeitern. Das Foto zeigt jedoch wiederum mehr und ganz anderes: das Gleisfeld von Halle (Saale) Hauptbahnhof mit einem modernen Reiterstellwerk und Formhauptsignalen im sonnigen Gegenlicht; eine großindustrielle Anlage mit effektvoll rauchenden, die Kälte sichtbar machenden Schornsteinen auf der rechten Bildseite, vor deren Kulisse vierachsige Eilzugwagen abgestellt sind: eine geradezu idealtypische Kombination von Eisenbahn und Industrie, die den (Bild)-Betrachter aus der Perspektive des tief verschneiten Bahnsteigs klein erscheinen lässt. Der Kalender vergisst nicht aufzuklären, dass Sonntag, der 14. Februar 1937 der „5. Eintopfsonntag der deutschen Winterhilfswerks" ist und dass vor 31 Jahren das Berliner Verkehrs- und Baumuseum eröffnet worden ist.



Schneefegen auf dem Bahnsteig in Halle (Saale)

Die Reichsbahn im Jahreslauf

Schneeräumungsarbeit

Plötzliche Schneefälle bringen neue Arbeit mit sich. So plötzlich sie auftreten, so schnell müssen die Massen des Schnees von Bahnsteigen, Gleisen und besonders den Weichenzungen beseitigt werden. Ohne Rücksicht auf Jahreszeit und Witterung – ob Werktag oder Sonntag – sind in den frühen Morgenstunden Eisenbahner schon am Werk, um Gleise und Weichen frei zu machen, Bahnhofsvorplätze und Bahnsteige zu fegen und gegen die Glätte zu streuen, damit die Reisenden ungefährdet zu ihrem Zuge gelangen.

Februar 1937

14

Sonntag

5. Eintopfsonntag des deutschen Winterhilfswerkes

Deutscher Reichsbahn-Kalender

Abbildung 24

März

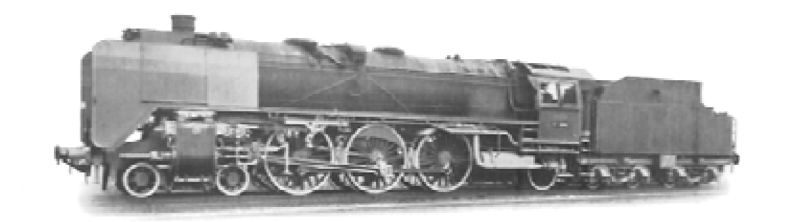
Der März 1937 steht im Zeichen von ‚Reichsbahn und Technik' und präsentiert ein zentrales Thema der ‚Reichsbahn-Religiosität': die Einheitsbaureihen der Schnellzuglokomotiven. Auf sie ging das einheitliche Erscheinungsbild der Reichsbahn seit den späten 1920er Jahren zurück. Hermann Maey feierte in seiner bekannten Schriftenreihe über die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn, erschienen zwischen 1930 und 1938, in einer für dieses Thema charakteristischen Mischung aus Detailbeschreibung und Emphase die Einheitsbaureihen als nationales Projekt erster Ordnung:

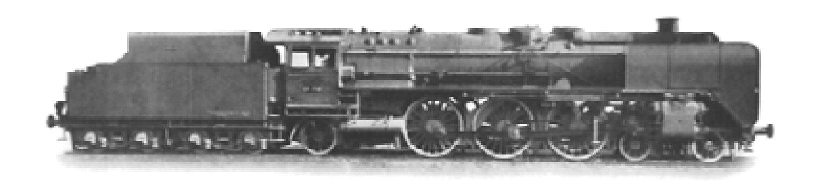
> Im Jahre 1918 begann (...) der Engere Lokomotiv-Normen-Ausschuß (Elna) mit den Vorarbeiten für die Normung und die einheitliche Benennung der Lokomotiveinzelteile. Auf Anregung der Deutschen Reichsbahn wurde im Jahre 1922 von den Lokomotivfabriken gemeinsam das ‚Vereinheitlichungsbüro' gegründet, das auch heute noch [1938] in Berlin besteht. Das Vereinheitlichungsbüro hat die Aufgabe, in engster Zusammenarbeit mit dem Reichsbahn-Zentralamt Berlin nicht nur die Entwürfe für die einheitlich für das ganze Reichsbahngebiet neu zu beschaffenden Dampflokomotiven auszuarbeiten, sondern auch alle Werkstattzeichnungen anzufertigen, die dann den einzelnen Lokomotivfabriken zur Verfügung gestellt werden. Die Vereinheitlichung der Bauarten gelang soweit, daß nicht nur die kleineren Ausrüstungsstücke fast allgemein, sondern auch größere Bauteile der Lokomotiven wie Kessel, Führerhäuser und Radsätze bei jeweils mehreren Bauarten völlig gleich und daher austauschbar sind. Bei der Beschaffung und Unterhaltung der Lokomotiven werden auf diese Weise bedeutende Ersparnisse erzielt, denn gerade der Vorrichtungsbau für die Herstellung neuer Bauteile und die Ersatzteilwirtschaft kosten sehr viel Geld. Vereinheitlichung darf aber nicht gleichzeitig zu einer Erstarrung in der Entwicklung führen. Die zahlreichen Versuche, die die Reichsbahn in den letzten Jahren angestellt hat und noch durchführen wird, um die Wirtschaftlichkeit der Dampflokomotiven zu verbessern (Erhöhung des nutzbaren Wärmegefälles, Speisewasser-Reinigung, mechanische Rostbeschickung, Stromlinienverkleidung oder gar Einzelachsantrieb), zeigen wohl deutlich, daß die länderbahnfreundlichen Schwarzseher Unrecht hatten, als sie in der Reichsbahn und ihrer Vereinheitlichungsarbeit so ungefähr das Ende des technischen Fortschritts erblicken zu können



Abbildung 25: Einheits-Beschilderung der Führerhausseitenwand von Einheitsbaureihen der Reichsbahn: die Grammatik der Normierung (Quelle: K. R. Repetzki, Einleitung, in: Hermann Maey, Die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn und der Berliner Stadtbahn im Bild (1982), S. 14)

Abbildung 26: Lebende Lokomotivkörper, Maß und Form: zwei Stars der Reichsbahn-Einheitlichkeit
(Quelle: Hermann Maey, Die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn und der Berliner Stadtbahn im Bild (1982), S. 29)





> glaubten. Der deutsche Einheitslokomotivbau ist wegweisend für die ganze Welt geworden. Die mit ihm gemachten Erfahrungen haben den deutschen Lokomotivbauanstalten manchen Auslandsauftrag hereingebracht. Die deutschen Einheitslokomotiven sind aber auch ein technisches Sinnbild der Reichseinheit![40]

Das Kalenderblattthema steht – wie die überlegene Einheitstechnik der Reichbahn – über- und außerhalb der Jahreszeiten; sie hat Allgemeingültigkeitscharakter. Daher spielt die austauschbare Eisenbahnlandschaft, durch die hier eine Schnellzuglok der Einheitsbaureihe 03 auf den Betrachter zufährt, keine Rolle. Die Zeit und Raum überwindende Technik der Reichsbahn hat ihre eigene Zeitrechnung, die 1920 beginnt. Die technische Würde der Einheitskonfession kommt ganz ohne Versatzstücke nationalsozialistischer Propaganda aus, auf die sie als Legitimationsressource nicht angewiesen ist: darin lagen erhebliche Handlungsspielräume für die beteiligten Ingenieure in der NS-Diktatur, die sie allerdings selten nutzen. Ihr Mainstream setzte auf die Chancen der Mitarbeit am nationalsozialistischen Projekt, dessen Technikbezug dies erleichterte.[41]

40 Hermann Maey, Der Weg zu den Einheitslokomotiven, in: Die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn und der Berliner Stadtbahn im Bild. Eine von 1930 bis 1938 erschienene Schriftenreihe, hg. v. Hermann Maey, eingeleitet und zusammengestellt von K[arl] R. Repetzki, Moers 1982, S. 25f., hier S. 25.

41 Grundlegend Karl-Heinz Ludwig, Technik und Ingenieure im Dritten Reich, Düsseldorf 1974, S. 103-160.

Abbildung 27

Reichsbahn und Technik



Die Schnellzuglokomotiven

Die Deutsche Reichsbahn übernahm 1920, als sie aus den verschiedenen Staatsbahnverwaltungen entstand, mehr als 200 verschiedene Gattungen von Lokomotiven. Die mit dieser Vielzahl von Lokomotivtypen verbundenen Nachteile, insbesondere die Verteuerung der Unterhaltung, legten eine weitgehende Vereinheitlichung auf diesem Gebiet nahe. So wurden die sogenannten „Einheitslokomotiven" der Deutschen Reichsbahn entwickelt, von denen eine, die Schnellzuglokomotive der Baureihe 03, in unserem Bild gezeigt wird. Sie befördert leichte Schnellzüge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 130 Stundenkilometern. Wie bei allen Einheitslokomotiven, verbindet sich auch bei der 03-Lokomotive Schönheit und Macht der Form in wohlgelungener Weise mit der technischen Gestaltung.

März 1937

7

Sonntag

Deutscher Reichsbahn-Kalender

April

Der April 1937 führt in eine großstädtische Bahnhofsatmosphäre und präsentiert eine Ansicht des Hauptbahnhofs Breslau. Die Rundbögen der großen Bahnhofshalle, das Gleisvorfeld mit abgestellten Personen- und Eilzugwagen, der massive Gebäuderiegel der Reichsbahndirektion und die städtische Bebauung mit hohen Schornsteinen im Hintergrund zeigen die Reichsbahn als Ausdruck infrastruktureller und sozialkommunikativer Verdichtung. Diesen Ton schlägt auch der Kalendertext an, der den Netzcharakter der Reichsbahndirektion Breslau beschreibt und ein sozioökonomisches Panorama einer deutschen Landschaft entwickelt: Vor dem Hintergrund einer Beschreibung des Eisenbahn- und Wirtschaftsraumes folgt die Geschäftsanalyse des Personen- und Güterverkehrs, die auf den Nenner der Wagenstellung gebracht wird. Der zu transportierende Güter erzeugende Produktionssektor erscheint bei der Fixierung auf das Transportmittel als sekundär: auch die schlesische Industrie und Landwirtschaft arbeiten für die Verkehrsspitzen der Reichsbahn. Das Netz hat sein Eigenleben. Der große Hauptbahnhof

als Netzknoten ist ein Idealtypus des verselbständigten Verkehrs. Auf dem Foto des Breslauer Hauptbahnhofs ist kein Mensch zu sehen.

Abbildung 28



Die Reichsbahn im Jahreslauf

Reichsbahndirektion Breslau

Das Netz der Reichsbahndirektion Breslau liegt im Gau Schlesien. Neben dem niederschlesischen Kohlenbergbau, der Natursteinindustrie, der Zuckerindustrie und der meist am Rande der Sudeten gelegenen Textilindustrie gibt die Landwirtschaft dem Bezirk das Gepräge.
Im Personenverkehr sind das ganze Jahr hindurch ziemlich gleichbleibend der Berufsverkehr und im Güterverkehr der Kohlenversand, weil die niederschlesische Kohle meist als Fabrik- und Gaskohle verwendet wird. Fest- und Feiertage beeinflussen dagegen die Struktur des Reiseverkehrs und bedingen Verkehrsspitzen. Der Sonderzug- und Reiseverkehr in den Sommermonaten überragt erheblich den Wintersportverkehr in die bekannten Riesengebirgsorte.
Auch der übrige Güterverkehr wird durch den Lauf des Jahres in seinem Umfange erheblich beeinflußt. Beispielsweise hatte der Januar 1935, der verkehrsschwächste Monat, eine Wagenstellung von 81500. In den Sommermonaten erhöht sich die Wagenstellung durch den Steinversand, der im Monat August seinen Höhepunkt erreicht. Bei guter Ernte bringen die Gemüseanbauflächen aus der Umgegend von Liegnitz und Steinau im Juli und August weitere Steigerungen. Den größten Güterverkehr hat der November (im Jahre 1935: 153640 gestellte Wagen), der den Januar fast um 100% überragt. Hierzu trägt wesentlich bei der Zuckerrübenverkehr, für den im Jahre 1935 48 Einzelzüge und 35 Zugpaare eingelegt wurden.

April 1937

26 Montag | 27 Dienstag | 28 Mittwoch

Deutscher Reichsbahn-Kalender



Abbildung 29: Lange nach Breslau HBF: Wrocław Głowny heute: PKP-Realität. (Quelle: http://www.spz.logout.cz)

Mai

Der Spargelmonat Mai führt ins nordbadische Schwetzingen – und bildlich in die praktische Welt der Reichsbahnormen: genormte Spargelkisten werden unter buchhalterischer Aufsicht sorgfältig von Hand in den genormten gedeckten Güterwagen verladen: nur das Bahnhofsschild ‚Schwetzingen' entspricht mit seinen exzentrischen Serifen noch nicht dem amtlich-sachlichen Reichsbahn-Normschrifttyp. Effektivität im Versand scheint hier nicht das Leitbild zu sein. Fünf Personen verladen vielleicht an die fünfzig Spargelkisten händisch: in Schwetzingen geht es sorgfältig zu, damit auf den süd- und norddeutschen Märkten sowie auch im Rheinland am Ende kein Spargelbruch ankommt. Dienstlicher Ernst beherrscht die Szene, verkörpert in dem bismarckbärtigen Uniformierten im Güterwagen. Eil- und Expreßgutversand ist eine ernste Sache.



Schwetzinger Spargel wird als Expreßgut verladen

Die Reichsbahn im Jahreslauf

Spargelversand im Frühjahr

Der Schwetzinger Spargel ist ein wertvolles Erzeugnis der nordbadischen Landwirtschaft. Ganz Süddeutschland, zum Teil auch das Rheinland und Norddeutschland, ist sein Absatzgebiet. In der kurzen Zeit von Anfang Mai bis Ende Juni drängt sich der Spargelversand in der Schwetzinger Gegend zusammen. Der Dringlichkeit der Beförderung entsprechend werden die Spargel als Eil- oder Expreßgut in Pappschachteln oder leichten Holzkistchen versandt. Im Durchschnitt werden jährlich innerhalb 8 Wochen von Schwetzingen aus 50000 Zentner Spargel verfrachtet.



Abbildung 30

Juni

Eisenbahn ist Bewegung, das vermittelt das Kalenderblatt vom Juni 1932, dessen Text das Foto einer Zugabfahrt in Chemnitz vermittels einer journalistisch-aktualistischen Sprache in einen dynamischen Spannungsbogen übersetzt. Der Zug ist hier der bewegliche Teil einer hochindustriellen Landschaft, hinter der der Gleisstrang verschwindet. Die Beförderung und das Bewegtwerden erscheinen als logischer Teil eines Produktionsprozesses, in den auch der Betrachter hineingezogen wird und das Gefühl haben kann, er selbst stelle durch seine Betrachtung das Hauptsignal auf ‚Freie Fahrt'. Der Logik des Bildausschnitts zufolge muss demnächst auch der rechts wartende Zug sein Ausfahrtsignal bekommen. Auch auf diesem Foto fehlt jeder jahreszeitliche Kontext, da es in ihm überhaupt keine Natur gibt. Gezeigt wird eine rein technische Landschaft, deren Produkt Bewegung ist.



Abbildung 31

Juli

Im Juli 1936 spricht der Kalendertext den Betrachter und Leser direkt als potentiellen Urlaubsreisenden an: Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Preisgünstigkeit „macht dir das Reisen leicht." Ein 01-geführter Schnellzug ist auf seinem Weg durch eine nordwestdeutsche Bilderbuchsommerlandschaft mit Pappeln und Birken, suggeriert wird: in Richtung der Fährhäfen für die Nordseebäder. Die Reichsbahn gehört zu den Ferien der kleinen Leute, die auf ermäßigte Fahrpreise angewiesen sind. Der Kalender verstand sich auf Sehnsuchtstransit: Die Verbindung von Bahn- und Hafenmotiven war ein immer wiederkehrendes Thema, auch außerhalb der Urlaubssaison. Im April 1927 wurde der Fähr- und Durchgangshafen Saßnitz portraitiert:

> Mit der Reichsbahn über die Ostsee. Die Reichsbahn betreibt seit 1909 gemeinsam mit den Schwedischen Eisenbahnen eine Eisenbahnfähre zwischen Saßnitz auf Rügen und dem schwedischen Hafen Trälleborg. Diese 107 km lange Strecke bildet ein Glied in der wichtigen Eisenbahnverbindung zwischen Berlin – Stockholm und Berlin – Oslo. In

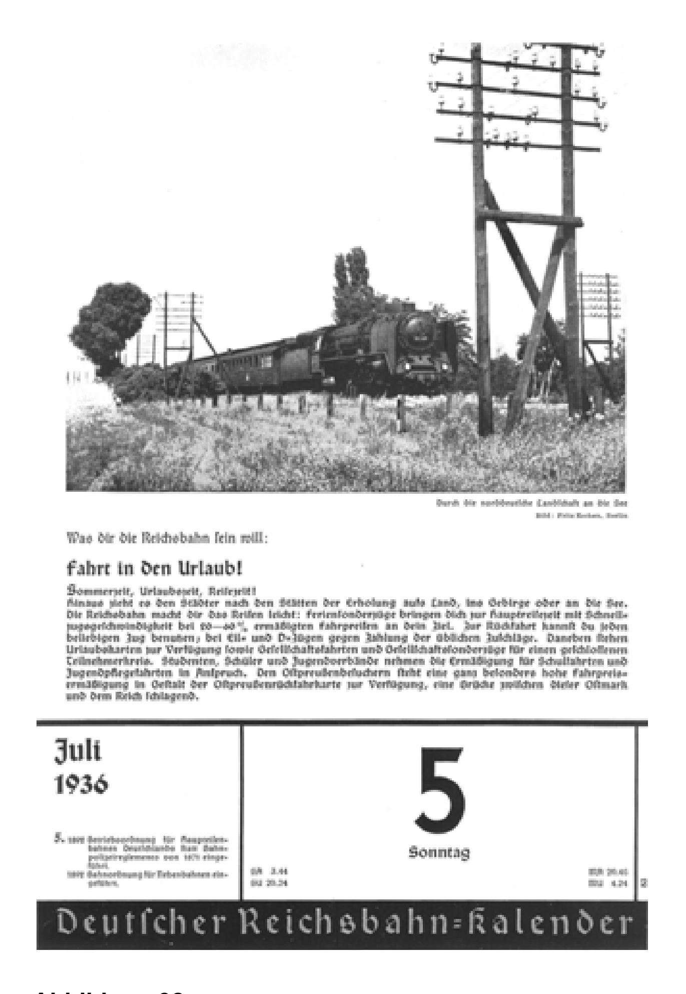




Abbildung 32 **Abbildung 33**


MAI 1932

16 Pfingstmontag

17 Dienstag

18 Mittwoch

Die Reichsbahn in der Zusammenarbeit der Verkehrsmittel

Reichsbahndirektion Oldenburg

DEUTSCHER REICHSBAHN-KALENDER

MIT DER REICHSBAHN DURCH DEUTSCHE LANDE

DIE DEUTSCHE REICHSBAHN IN IHRER ARBEIT

Reichsbahn und Seeschiffahrt

Bremerhaven

Bremerhaven ist der Hafenplatz für die Ozeanriesen des Norddeutschen Lloyd. Durch den Bau des sogenannten Columbusbahnhofs wurde vor einigen Jahren für einen bequemen Übergang der Reisenden zwischen Seeschiff und Reichsbahnzügen Sorge getragen. Sonderzüge stehen unmittelbar an der Anlegestelle bereit, um die ankommenden Schiffs-Fahrgäste in alle Himmelsrichtungen abzubefördern. In ähnlicher Weise wird in enger Zusammenarbeit zwischen Reederei und Reichsbahn für die Beförderung der ausreisenden Passagiere nach dem Hafen gesorgt.
Rund 140000 Reisende gingen 1932 im Wechselverkehr zwischen Reichsbahn und Schiff von einem auf das andere Verkehrsmittel über, woran je zur Hälfte der Überseeverkehr und der Seebäderdienst beteiligt waren.

März 1934

15 Donnerstag

16 Freitag

17 Sonnabend

Deutscher Reichsbahn-Kalender

Abbildung 34 **Abbildung 35**

> vierstündiger Fahrt trägt das Schiff die Reisenden und Güter über die Ostsee. Das Bild zeigt, wie in Saßnitz Güterwagen durch eine Lokomotive vom Lande her über die Anlagebrücke auf das Fährschiff gedrückt werden. Das Hauptdeck kann auf seinen Doppelgleisen mit je 80 m Nutzlänge 8 D-Zugwagen oder 18 Güterzugwagen aufnehmen. Auch die übrige Ausrüstung der Fährschiffe entspricht allen Anforderungen, da bei den neuen Fährschiffen mit Doppelboden genügend Raum für ein Galerie- und Promenadendeck mit Speise- und Gesellschaftsräumen sowie Schlafkabinen vorhanden ist.[42]

Im Mai 1932 stand die Schiene-Schiff-Infrastruktur der Reichsbahndirektion Oldenburg im Vordergrund:

> Die Reichsbahn in der Zusammenarbeit der Verkehrsmittel. Reichsbahndirektion Oldenburg. Eine besondere Verkehrsaufgabe des Bezirks besteht darin, durch die Bedienung der Hafenplätze Wilhelmshaven, Nordenham und Brake und der dort angesiedelten Industrien die Verbindung zwischen Festland- und Seeverkehr herzustellen. Die Küstenlage gibt der Direktion eine besondere Mittlerstellung im Bäderverkehr wie im Fährverkehr an der unteren Weser. Die Landwirtschaft mit hochentwickelter Viehwirtschaft und bedeutendem Tierverkehr sowie die Moorwirtschaft mit ausgedehnter Torfindustrie gibt dem Binnenverkehr seine Note. Besonders die Torfindustrie in den ol-

42 Reichsbahn-Kalender 1927, Bl. 22.-24.4.1927, Leipzig o. J. [1926].

Abbildung 36



Reichsbahn und Seeschiffahrt

Der Hamburger Hafen

Für den Außenhandel und Überseeverkehr Deutschlands ist der Hafen von Groß-Hamburg (einschließlich Altona und Harburg-Wilhelmsburg) der bedeutendste Umschlagplatz. Hamburg ist jedoch nicht nur Deutschlands größter Seehafen, sondern mit Antwerpen und Rotterdam zugleich der weitaus wichtigste Seehafen des europäischen Festlandes. Gerste, Weizen, Mais, Reis, Kaffee, Kakao, Wolle, Baumwolle, Südfrüchte, Zucker, Kali, Kunstdünger, Chemikalien, Zement, Papier, Holz, Eisenwaren und Maschinen gehören zu seinen Hauptumschlaggütern. Ausgedehnte Kaianlagen dienen dem Verkehr von der Bahn zum Schiff und umgekehrt. Mit Seehafentarifen dient die Reichsbahn dem Verkehr dieses deutschen Hafens.



Oktober 1936

5 Montag

6 Dienstag

7 Mittwoch

Deutscher Reichsbahn-Kalender

denburgischen Mooren hat in den letzten Jahren eine beachtliche Entwicklung erfahren. Eine Reihe von Privat- und Kleinbahnen arbeiten im Bezirk Oldenburg gemeinsam mit der Reichsbahn an der Lösung der Verkehrsaufgaben. Die vielen Kleinbahnstrecken sind für die Reichsbahn wichtig durch ihren Zubringerverkehr. Den Verkehr mit der Nordseeinsel Wangerooge vermittelt eine Reichsbahn-Dampferverbindung, ausgehend von Karolinensiel (Harle) mit Anschluß (...) an die reichsbahneigene Inselbahn auf Wangeroog. (...).[43]

Im März 1934, als das Thema Auswanderung bereits eine neue, politische Aktualität bekommen hatte, stellte der Kalender den legendären Columbushafen in Bremerhaven vor. Das Foto zeigt eine Preußische P 8 vor einem Atlantikliner am Kai:

> Reichsbahn und Seeschiffahrt. Bremerhaven. Bremerhaven ist der Hafenplatz für die Ozeanriesen des Norddeutschen Lloyd. Durch den Bau des sogenannten Columbusbahnhofs wurde vor einigen Jahren für einen bequemen Übergang der Reisenden zwischen Seeschiff und Reichsbahnzügen Sorge getragen. Sonderzüge stehen unmittelbar an der Anlegestelle bereit, um die ankommenden Schiffs-Fahrgäste in alle Himmelsrichtungen abzubefördern. In ähnlicher Weise wird in enger Zusammenarbeit zwischen Reederei und Reichsbahn für die Beförderung der ausreisenden Passagiere nach dem Hafen gesorgt. Rund 140 000 Reisende gingen 1932 im Wechselverkehr zwischen Reichs-

43 Reichsbahn-Kalender 1932, Bl. 16.-18.5.1932, Leipzig o.J. [1931].

> bahn und Schiff von einem auf das andere Verkehrsmittel über, woran je zur Hälfte der Überseeverkehr und der Seebäderdienst beteiligt waren.[44]

Auch der Hamburger Hafen war immer wieder Motiv, so im Oktober 1936.

> Reichsbahn und Seeschiffahrt. Der Hamburger Hafen. Für den Außenhandel und Überseeverkehr Deutschlands ist der Hafen von Groß-Hamburg (einschließlich Altona und Harburg-Wilhelmsburg) der bedeutendste Umschlagplatz. Hamburg ist jedoch nicht nur Deutschlands größter Seehafen, sondern mit Antwerpen und Rotterdam zugleich der weitaus wichtigste Seehafen des europäischen Festlandes. Gerste, Weizen, Mais, Reis, Kaffee, Kakao, Wolle, Baumwolle, Südfrüchte, Zucker, Kali, Kunstdünger, Chemikalien, Zement, Papier, Holz, Eisenwaren und Maschinen gehören zu seinen Hauptumschlaggütern. Ausgedehnte Gleisanlagen dienen dem Verkehr von der Bahn zum Schiff und umgekehrt. Mit Seehafentarifen dient die Reichsbahn dem Verkehr dieses deutschen Hafens.[45]

August

„Deutsche Eisenbahner, Helfer der Heimat – Helfer der Front!" Auch was idyllisch anmutet, steht im Zusammenhang des totalen Krieges. Die friedensmäßige Normalität der Güterbeförderung in der Heimat soll der Front dienen: der Gegensatz zwischen Ostfront und diesem Bild der Reichsbahndirektion Erfurt könnte größer nicht sein. Der Betrachter sieht eine mitteldeutsche Modell-Landschaft mit Fluss, Brücke, Kleinstadtdächern und Kirche auf dem entfernten Hügel im Sommerlicht. Das Genrebild ist perfekt. Handelt es sich hier um eine viergleisige Hauptstrecke, auf der auch die Transporte in die Vernichtungslager des Ostens verkehrten und im Winter regelmäßig die Leichen sehr zum Ärger der Reichsbahnamtswalter an den Holzteilen der gedeckten Güterwagen festfroren? Wie viele frühere Kommunisten der thüringischen Gemeinde im Hintergrund saßen in Konzentrationslagern? Wie viele vormalige Sozialdemokraten des Ortes verharrten in mehr oder weniger passiver Distanz zum Unrecht in den Resten ihres Milieus?[46] Der Kalender notiert den Sonnenaufgang an diesem Sonntag, den 23. August 1942 für 4 Uhr 55 – wann ging über Stalingrad und Treblinka, Bergen und Rotterdam, Paris und Prag die Sonne auf – allesamt Orte, die durch ein- und dasselbe Normalspurnetz miteinander verbunden sind?

---

44 Reichsbahn-Kalender 1934, Bl. 15.-17.3.1934, Leipzig o. J. [1933].

45 Ebd.

46 Vgl. David Magnus Mintert, Distanz zum Unrecht durch Bindungen an das sozialistische Milieu und die Tradition der Sozialdemokratie am Beispiel Wuppertals, in: Rolf-Ulrich Kunze (Hg.), Distanz zum Unrecht. Methoden und Probleme der deutschen Widerstandsforschung, Konstanz 2006, S. 127-158.



Güterzug auf einer Hauptbahn in Thüringen

Deutsche Eisenbahner, Helfer der Heimat – Helfer der Front!

Güterbeförderung

Für die Versorgung der Bevölkerung und für die Bedienung der Wirtschaft hat im Kriege der Güterverkehr den Vorrang vor dem Reiseverkehr. Umfangreiche Gütertransporte leistet die Reichsbahn im Dienste von Heimat und Front.

August
1942

23

Sonntag

SA 4.55
SU 19.10

MA 17.26
MU 1.23

Deutscher Reichsbahn-Kalender

Abbildung 37



Abbildung 38: Zivilisations-Endpunkt Auschwitz-Birkenau, auch ein Zielort im Normalspurnetz in der Regie der Reichsbahn.

September

Vor 23 Tagen war der 1. September 1939. An diesem Sonntag, den 24. September, kann bereits auf den ersten erfolgreichen Blitzkrieg zurückgeblickt werden. Der Kalender präsentiert mit dem Altmühltal eine europäische Kulturlandschaft mit Nebenbahnzug vor der Willibaldsburg, und dies im Wortsinn des zugrundliegenden niederländischen Wortes *‚landschap'*, der auch im englischen *‚landscape'* steckt: Es ist eine vom Menschen geschaffene Landschaft, nicht nur im Hinblick auf die Burg im Hintergrund und die Nebenbahnstrecke im Vordergrund. An dem parkähnlichen Eindruck des Bildes ist so gut wie nichts ‚natürlich' und so gut wie alles künstlich im Sinne von *man-made*: die Wiesen, die Feldränder, der Burgberg, der Bahndamm, der Feldweg. Die Eisenbahnstrecke führt an der Burg vorbei und macht sie zum Teil des Panoramas, das der Reisende aus dem Zugfenster seines Personenwagens nie so sehen kann wie der Betrachter des Fotos: als Standbild. Selbst die kleine bayerische Lokalbahn macht aus der architektonischen Landmarke ein Objekt unter anderen an der Strecke zwischen Eichstätt und Beilngries.



Abbildung 39

Der Kalendertext unterstreicht die Erlebnisqualität des Abgebildeten landschaftlich und kulturell: „Das Altmühltal mit seiner unvergleichlichen Romantik ...". Doch ist davon nichts zu sehen.[47] Wer das Motiv nicht kennt, wird das Bild lediglich über den abgebildeten Zug zuordnen können, und auch dies höchst vage. Die von einem Baum halb verdeckte Burganlage von der Seite ist ebensowenig typisch wie die geradezu austauschbare Nebenbahnszenerie. Dies könnte genausogut Thüringen, Westfalen, Württemberg oder Ostpreußen sein. Der Kalender repetiert für den Betrachter ein Genre der Bewertung, das er parat haben kann, wenn vom Altmühltal die Rede ist: „Der Durchbruch der Altmühl durch den fränkischen Jura gehört zu den schönsten deutschen Landschaften. Aber auch an Kulturstätten ist dieses Land reich." Beides galt auch für die europäischen Kulturlandschaften, in die die Wehrmacht nun einmarschierte.

Oktober

Reichsbahn und Wehrmacht im Ostkrieg: eine vom ‚Führer' gewürdigte Zusammenarbeit, so der Kalender im Wochenschaustil im Januar 1943: „In unvergleichlichem Siegeszug hat sich das deutsche Schwert in den Sommeroffensiven der Jahre 1941 und 1942 den Weg gen Osten gebahnt. Immer größer wurde von Tag zu Tag das Netz der Eisenbahnen. Immer wieder sammelten sich in großen Durchgangslagern Eisenbahner aus allen Gauen des Reichs für den Einsatz im Osten, wo sie seitdem in rastloser und zäher Einsatzbereitschaft Tag und Nacht dafür einstehen, daß der ewig pulsende Strom von der Heimat zur Front und von der Front zur Heimat nicht versiegt."[48]

Mit Reichsbahn-Gründlichkeit, so der Propagandaton des Textes im Oktober 1942, werden die Reste der vormals sowjetischen Infrastruktur nach deutschen Standards und in deutscher Spurweite[49] reaktiviert: eine zivilisatorische Leistung. Liegt jenseits oder diesseits des filigranen

---

47 Noch größer ist der Bild-Text-Gegensatz im Oktober 1939. Zu einem ebenfalls völlig unspezifischen Foto eines Abschnitts der Strecke Berlin – Königsberg, der ehemaligen preußischen Ostbahn, bei Zantoch, das lediglich eine flache, dunstige Tiefebene zeigt, kommentiert der Kalender: „Es ist eine Landschaft, die ganz in die Norddeutsche Tiefebene fällt. Hügellandschaften, Wald- und Seengebiete beleben das Landschaftsbild. (...) Das Warthe- und Netzebruchgebiet zeigt in seiner Kultivierung die Erfolge der großen Friedenstätigkeit Friedrichs des Großen. Das Bild läßt im Hintergrund diese Landschaft erkennen. (...)."Reichsbahn-Kalender 1939, Bl. 23.-25.10.1939, Leipzig o. J. [1938].

48 Reichsbahn-Kalender 1943, Bl. 3.-9.1.1943, Leipzig o. J. [1932].

49 „Umspuren. Der Krieg gegen die Sowjetunion stellte auf eisenbahntechnischem Gebiet ein besonderes Problem: die Eingliederung des russischen Streckennetzes in das europäische Streckennetz. Die um 9 cm breitere Spurweite des Gleisnetzes im russischen Raum machte es notwendig, daß unmittelbar mit dem Fortschreiten der Operationen einzelne wichtige Nachschubstrecken auf die mitteleuropäische Spurweite

Abbildung 40

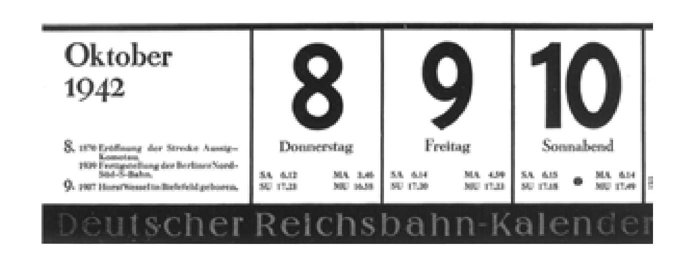


Reichsbahn und Wehrmacht

Eisenbahnpioniere

Die Eisenbahnpioniere sind die ersten, die im unmittelbaren Zusammenwirken mit der kämpfenden Truppe in den eroberten Gebieten die vorhandenen Bahnanlagen sichern und zerstörte Eisenbahnanlagen, Eisenbahnbrücken und -einrichtungen wiederherstellen und die Eisenbahnstrecken dem Nachschub und der Versorgung der Truppen wieder nutzbar machen. In unvorstellbarer Schnelligkeit haben sie Tausende von Kilometern im Osten von der russischen Breitspur auf die deutsche Regelspur umgenagelt. Nach ihrem Einsatz folgen ihnen die feldgrauen Eisenbahner oder die blauen Eisenbahner der Deutschen Reichsbahn. In seiner großen Rede am 7. Oktober 1941 hat der Führer die Leistungen der Eisenbahnformationen im Osten ganz besonders gewürdigt.

Wiederherstellung einer zerstörten sowjetischen Bahnanlage durch deutsche Eisenbahnpioniere



Stahlgitterwerks der Brücke ein Lager für sowjetische Kriegsgefangene, die auch zu dieser ‚zivilisatorischen' Arbeit herangezogen wurden?[50] Die Kooperation von Reichsbahnern und Feldeisenbahnern wird zum Sinnbild des totalen Krieges:

> Sie kennen nur ein Ziel. In dem Raum unmittelbar hinter der Front sorgen Feldeisenbahner, die ‚feldgrauen' Eisenbahner, dafür, daß die Transporte der Schiene oft fast bis in die vordersten Linien herangebracht werden.- Irgendwo auf dem langen Weg, den ein Zug aus der Heimat bis zu seinem Bestimmungsort zurücklegen muß, gibt es eine Grenze, an der die ‚blauen' Eisenbahner ihn an die ‚feldgrauen' Kameraden übergeben. Doch sie bedeutet nicht Trennung und Verzögerung. Nach einer kurzen Übergabe rollen die

‚umgespurt' werden. Diese Aufgabe fiel zunächst in Zusammenarbeit mit der kämpfenden Truppe den Eisenbahnpionieren und Feldeisenbahnern zu. Als dann der große russische Raum in seiner Gesamtheit verkehrsmäßig durchdrungen werden mußte, haben die ‚blauen' Eisenbahner der Deutschen Reichsbahn, um die erforderlichen Strecken- und Bahnhofsleistungen zu erzielen, weitere Tausende von Gleiskilometern auf europäische Regelspur umgenagelt. Besonders schwierig war die Durchführung dieser Aufgabe unter den klimatischen Verhältnissen des Russenwinters.- Das Bild vermittelt einen Eindruck von dem Verfahren, das vielfach mit einheimischen Arbeitskräften durchgeführt wurde." Reichsbahn-Kalender 1943, Bl. 20.-26.6.1943, Leipzig o.J. [1942].

50 Christian Streit, Keine Kameraden. Die Wehrmacht und die sowjetischen Kriegsgefangenen, 1941-1945, Bonn 1997 (zuerst 1978), S. 238-288.

> Räder weiter, hin zur Front. Denn alle Eisenbahner kennen nur das eine Ziel: „Ohne Rast müssen die Transporte rollen, die die Front erwartet."[51]

Auch in den Ausbesserungswerken der Sowjetunion herrscht Reichsbahnregie:

> Die Reichsbahn im Osten. Eisenbahnausbesserungswerke im Dienste der Reichsbahn. Es ist selbstverständlich, daß die starke Beanspruchung des Fahrzeugparkes im Kriegsgebiet unter wesentlich anderen Voraussetzungen als in der Heimat auch besondere Aufgaben für seine Unterhaltung stellt. Eine große Bedeutung haben daher im besetzten Osten neben den Bahnbetriebswerken die Eisenbahn-Ausbesserungswerke (EAW). Wie überall in den eroberten Gebieten die Fabriken und Betriebe wieder in Gang gebracht werden, so hat auch die Deutsche Reichsbahn die ‚EAW' wieder in Betrieb genommen. Mochten auch Hallen zerstört und Maschinen verschleppt sein, ein eiserner Wille hat Rat gewußt und alle Schwierigkeiten gemeistert. Deutsche Lokomotiven erhalten nunmehr ihr ‚Winterkleid', die Achsen ehemals sowjetischer Maschinen werden hier für das regelspurige Schienennetz umgespurt, und frühere sowjetrussische Güterwagen fahren jetzt Nachschub für die deutsche Wehrmacht.[52]

November



Reichsbahn und Wirtschaft

Der steirische Erzberg

Der Erzberg in der Steiermark gehört zu den bedeutendsten Eisenerzvorkommen der Welt. Das Erz wird dort im treppenförmigen Tagebau und auch im Stollenbau gebrochen. Die seit der Wiedereingliederung der Ostmark in das Reich ständig sich steigernde Erzförderung bedeutet gleichzeitig auch eine Vermehrung der Beförderungsleistungen der Deutschen Reichsbahn. Die hauptsächlich dem Erztransport dienende Erzbergbahn, die zwischen den Bahnhöfen Krumpental und Vordernberg-Markt Zahnradbetrieb hat, zeichnet sich auch durch großartige Landschaftsbilder aus. Im Bilde der 1070 m hoch gelegene Bahnhof Erzberg, hinter dem die Strecke in einem Tunnel durch den Erzberg selbst hindurchführt.

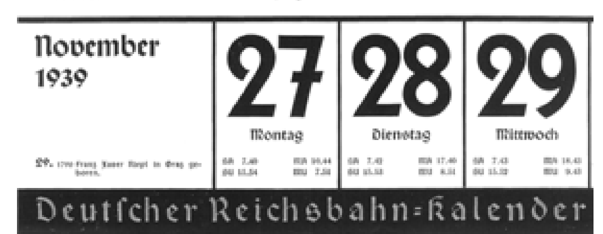


Abbildung 41

51 Reichsbahn-Kalender 1943, Bl. 27.6.-3.7.1943, Leipzig o.J. [1942].

52 Reichsbahn-Kalender 1943, Bl. 1.-7.8.1943, Leipzig o.J. [1942].

Im November 1939, dem dritten Kriegsmonat, richtet der Kalender seinen Blick auf einen wichtigen Wirtschaftsraum, der seit dem ‚Anschluss' zum Netz der Reichsbahn gehört: die Erzbergbahn am Erzberg in der Steiermark, wo seit dem 11. Jahrhundert Eisenerz abgebaut wird. Die Reichsbahn stellt sich in die Kontinuität einer der ältesten europäischen Bergbau- und Montangebiete, das hier gleichsam reichsbahn-nationalisiert wird. Der ‚Anschluss' erscheint dafür lediglich als politische Voraussetzung, der gleichrangig neben dem abschnittsweisen Zahnradbetrieb auf der Erzbergbahn steht.

Dezember

Im Unterschied zur ‚Netzerweiterung' durch die Erzbergbahn ist das, was das Kalenderblatt vom Dezember 1942 zeigt, das Setting, in dem die Reichsbahn zuhause ist: ein Hüttenwerk im Ruhrgebiet, das die gezeigte Schnellzuglok der Baureihe 39 als Teil der industriellen Anlage erscheinen, ja fast verschwinden lässt. Das Bild steht auch für die großindustriellen Voraussetzungen eines totalen Krieges, in dem es entscheidend auf die industriellen Ressourcen, ihre



Deutsche Eisenbahner, Helfer der Heimat – Helfer der Front!

Reichsbahndirektion Essen

Das Ruhrgebiet ist das Verkehrsgebiet der Reichsbahndirektion Essen. In der Erfüllung der Transportaufgaben der geballten Wirtschaftskraft der Ruhr werden für Front und Heimat unentbehrliche Arbeiten geleistet. Jeder Eisenbahner ist ein Helfer der Heimat, ein Helfer der Front. Dies gilt in gleichem Maßstabe beim Einsatz im Güterverkehr wie im Berufsverkehr. Der Verkehr mit Kohle, Halb- und Fertigfabrikaten der Schwerindustrie strahlt von hier aus weit in den europäischen Wirtschaftsraum aus, indessen Erze und andere Rohstoffe sowie Lebensmittel für die Bevölkerung dem Gebiet zugeführt werden. Hinzu kommt ein außerordentlicher starker Anteil am Ost-West-Durchgangsverkehr unseres Kontinents. Tagtäglich werden im Berufsverkehr Hunderttausende von ihren Wohnungen nach den Arbeitsstätten und zurück befördert, während gleichzeitig der Fernpersonenverkehr dem beruflichen und dienstlichen Verkehr dieses Wirtschaftsgebietes mit anderen wichtigen Wirtschafts- und Verwaltungszentren des Reiches dient.



Abbildung 42

Mobilisierung und Vernetzung mit den Industrien in den besetzten Teilen Europas ankommt. Demgegenüber wirkt die Beschreibung der Aufgaben der Reichsbahndirektion Essen im Kalendertext mit ihrem Hinweis auf den grenzüberschreitenden und Pendlerverkehr friedensmäßig und keineswegs kriegswirtschaftlich. Auch hier hat die Reichsbahnwelt wiederum ihre eigene Zeit und setzt ihre eigenen thematischen Akzente, auch in der nationalsozialistischen Weltanschauungsdiktatur, deren nationales Transportunternehmen sie zugleich ebenso bereitwillig ist, wie sie die der Weimarer Republik – vor allem aber sich selbst gedient hat.

III

Der Begriff der *corporate identity* passt idealtypisch auf die Reichsbahn, so wie sie sich zwischen 1927 und 1943 im Reichsbahn-Kalender darstellt. Zu dieser ausgeprägten Identität, die über



Aus dem Betriebe der Reichsbahn

Großstadtbahnhof bei Nacht

Das buntbewegte Leben auf einem Großstadtbahnhof fesselt uns immer wieder, weil hier Menschen mit tausenderlei verschiedenen Sorgen, Wünschen, Absichten und Zielen zusammenkommen. Zeitliche Verkehrsspitzen, zu denen Reisende in großer Zahl sich drängen, wechseln hier mit Stunden schwachen Verkehrs, zu denen die weiten Hallen wie ausgestorben scheinen. Besonders wenn die Nachtzüge den Bahnhof verlassen haben, geistert die Lichtflut der Hallenleuchten über leere Bahnsteigflächen.





Aus dem Betriebe der Reichsbahn

Lokomotivfahrdienst

Der Lokomotivführer steht bei der Reichsbahn auf der rechten Seite des Führerstandes. Dort sind ihm alle für den Zuglauf wichtigen Hebel, wie Regler und Führerbremsventil, erreichbar. Sein Blick geht während der Fahrt unentwegt am Langkessel der Lokomotive vorbei nach vorn hinaus auf die Strecke, wo er besonders die Stellung der Signale beobachtet, die seinen Zug sicher geleiten. Unser Bild zeigt einen solchen Blick durch die Windschutzscheibe des Führerhauses und läßt erkennen, daß dieser Blick frei und weit ist.



Abbildung 43

Abbildung 44: Der freie und weite Blick des Reichsbahn-Lokführers über seine Maschine auf seine Strecke.

die eines Staatsunternehmens hinausgeht, gehören einige in dieser Quelle klar erkennbare Motive oder Mentalitätsthemen, die vielfach als *cultural code* variiert und kombiniert werden:

- Techniknationalismus, gestützt auf das Bewusstsein, ein überlegenes, hochgradig leistungsfähiges technisches System und einen wichtigen Teil des nationalen technischen Innovationssystems in der Kooperation von Staat und Industrie darzustellen, am deutlichsten erkennbar in dem Kult um die Normierung im allgemeinen, die Einheitsbaureihen und Traktionsinnovationen wie die Stromlinienzüge und Verbrennungstriebwagen im besonderen.
- Netzbewusstsein: Was für den Nationalismus die Landkarte, ist für die Reichsbahn das Netz. Es symbolisiert Größe und Bedeutung der Verkehrsaufgabe, der sozialen und ökonomischen Kommunikation, welche die Reichsbahn ermöglicht. Pflege und Wachstum des Netzes folgen den nationalen Projekten, Schiene folgt Flagge. Die Reichsbahn hat aber auch als nationales Netz ihre eigene Würde. Darin liegt ein Sinn der eigenen Uniform, die der Reichsbahner trägt.
- Dienst am Gemeinwohl: Das Ethos der Reichsbahn – der Vorstellungskomplex Pünktlichkeit, Wirtschaftlichkeit, Sicherheit, Verlässlichkeit, technische Innovationsorientierung – hat nichts mit einer ökonomistischen Dienstleistungsattitüde und nur indirekt mit deutschen politischen Leitkulturen wie dem völkisch-nationalistischen Denken oder dem Nationalsozialismus zu tun, deren ‚Volksgemeinschafts'-Rhetorik andere Ziele verfolgt als die Betonung des ‚Dienstes' in der Reichsbahn. In der Reichsbahn tritt dem ‚Reisenden' und ‚Industrie-Kunden' der infrastrukturell vorsorgende, selbstbewusste und autoritäre moderne Industriestaat preußisch-deutscher Prägung und unter Betonung von Amt, Dienst und Pflicht gegenüber. Ob Urlaubsreise des kleinen Mannes, S-Bahnverkehr, internationaler Transit, Massengütertransport für die Schwerindustrie oder Frontzubringerdienst: die Reichsbahn sorgt vor. Sie ist das Artefaktsystem, das den deutschen Modernisierungsgang verkörpert. Sie kein Unternehmen, sondern eine nationale Unternehmung. Darin liegt der Sinn ihres Hoheitszeichens.

Außerhalb des Reichsbahnkalenders: Reichsbahnbezüge in HO in Ost und West



Abbildung 45: Das Weiterleben der Reichsbahn-Werte im DDR-Modell: Verpackung des Modells einer BR 95 der DR, PIKO HO, 1980er Jahre.



Abbildung 46: Reichsbahn-Atmosphäre im DDR-Modell, ein DRG-Ambiente mit DRG- und DR-Traktion, ein Ausdruck der DDR-Moderne.
(Quelle: PIKO Modellbahn HO [Katalog der DDR-Außenhandelsgesellschaft Demusa, 1980er Jahre, 53 S.], S. 20)





Abbildungen 47a und b: Reichsbahnatmosphäre im Modellbau West: irgendwo in der preußisch-deutschen Fläche. (Quelle: Dieter-Theodor Bollmann, Wir bauen eine Modellbahn, Achter Teil, in: MC Bahn-Bote. Magazin der MC-Modellbahn-Center-Fachgeschäfte 8 (1985), S. 7-11, 8f.)

Deutsch-deutsche Verkehrssozialisation der 1950er und 1960er Jahre

Meyers ‚Kinder Verkehrsfibel', Mannheim 1962 und ‚Fidibus pass auf', Berlin (Ost) 1959

> Zähle einmal die Kraftfahrzeuge, die in 10 Minuten an eurem Haus in beiden Richtungen vorbeikommen! Unterteile in Pkw und Lkw. Ein andermal zähle die Radfahrer und Fußgänger.[53]

Von der Teddypolizei und zukünftigen Autofahrern

Verkehrserziehung sagt etwas über den Umgang einer Gesellschaft mit ihrer Mobilität. Sie will Kinder als die schwächsten Verkehrsteilnehmer für den Verkehrsalltag vorbereiten, Verhaltensstandards eintrainieren, Verständnis für Zusammenhänge und Gefahrenlagen wecken, aber auch die Selbständigkeit erhöhen. Deutlicher als bei anderen Feldern der Erziehung wie z.B. der Schulpädagogik greifen hier viele weitere Motivationen und Zielsetzungen ineinander: sozioökonomische, soziokulturelle, ethische, normative und ideologische. Das Leitbild eines ‚vernünftigen Verhaltens im Verkehr' bildet ebenso wie die Organisation des Verkehrswesens selbst die herrschenden Trends einer Zeit und ihre Mentalitätsthemen ab, auch wenn bestimmte Begriffe wie Sicherheit, Verantwortung und Rücksicht immer wieder auftauchen. Gesellschafts- und mobilitätsgeschichtlich sind die frühen 1960er Jahre eine interessante Phase beschleunigten sozialen Wandels im Übergang zur etablierten Massenmobilitätsgesellschaft und zum massenhaften Individualverkehr. Dadurch verändern sich die Anforderungen an die Verkehrserziehung erheblich. Sie kann nicht mehr nur spezialpräventiv vor Gefahren warnen und die schrecklichen Folgen von riskantem und regelwidrigem Verhalten möglichst abschreckend generalpräventiv vor Augen führen, sondern muss zunehmend auf eine Schulung zur situativen Einschätzungskompetenz junger Verkehrsteilnehmer setzen, die in kritischen Situation möglichst instinktiv richtig reagieren sollen. Mit Ge- und Verboten ist dies nicht zu erreichen, sondern nur durch das Training von verhaltenssteuernder Einsicht und impulskontrollierender

---

53 Heinrich Borchelt, Heinrich Göers, Heimatkunde für die Schulen der Stadt Osnabrück und des Osnabrücker Landes, Osnabrück [9]1964, S. 17.



Abbildung 48: BP-Teddypolizei 1957.

Motivation. Auf diese Weise werden Kinder in den Verkehr integriert, damit aber auch auf dessen systemische Besonderheiten und Wertsetzungen wie die Zentralität der Automobilität sozialisiert. Ein Beispiel für den Wandel von der Abschreckungspädagogik zur Verhaltenssteuerung durch Gefahrenerkenntnis, aber auch für die Absolutsetzung des Autos als Gefahrenquelle und zugleich gesellschaftlicher Sinnstifter schlechthin ist das von der BP und Petroleum AG herausgegebene Verkehrsbilderbuch ‚Die Teddypolizei'. In der Ausgabe von 1957 kommentieren als Verkehrspolizisten auftretende Teddybären in einer nach Hamburger Motiven gemalten, idyllischen Puppenstadt die Verkehrssünden unvernünftiger Puppenkinder, um am Ende festzustellen: „Hier sehn wir nun die Straßensünder./Kaputt und krank sind alle Kinder."[54] 1957 lautet der Titel ‚Was sagt die Teddypolizei? Augen auf in der Puppenstadt'. Knapp zwanzig Jahre später gibt die BP eine ‚Neue Teddypolizei' mit dem Untertitel ‚Erst sehen, dann gehen' heraus.[55] Neben Bildern in einer Modellstadt stehen realistische Verkehrsfotos aus dem Hamburger Alltag. Im Vorwort von 1978 heißt es: „Wir wünschen Euch, daß Ihr niemals einen Unfall habt und daß Ihr bald alle wichtigen Regeln auswendig kennt. Dann werdet Ihr auch leichter später selbst zu guten Autofahrern."[56]

In der Verkehrserziehung sieht der Brockhaus 1994 „die erzieherischen Maßnahmen zur Hinführung zu einem verantwortungsbewussten, verkehrsgerechten Verhalten durch Vermittlung von Kenntnissen über Straßenverkehrsordnung, -regeln und -zeichen und die möglichen

54 Günther Rohde, Rauthgundis von Freier, Was sagt die Teddypolizei? Augen auf in der Puppenstadt, Hamburg 1957, Bl. 15 v.

55 Fren Förster (Hg.), Die neue Teddypolizei. Erst sehen, dann gehen!, Hamburg 1978.

56 Ebd., S. 2.



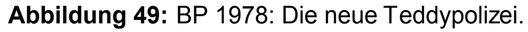


Abbildung 49: BP 1978: Die neue Teddypolizei.



Abbildung 50: Reuige Sünder 1957.

Gefahren des Straßenverkehrs (...)."[57] Das ist bei weitem zu formalistisch und zu eng gesehen. Die BP weiß schon, warum sie sich an die Autofahrer von morgen richtet. – Welche Zwecke verfolgte im Vergleich dazu die Verkehrspädagogik in der DDR? Welcher Strategien bediente sie sich, um die Kinder in der sozialistischen Menschengemeinschaft vor Verkehrsgefahren zu schützen? Eine *common sense*-Einschätzung könnte nahelegen, dass dieses in West und Ost sehr konkrete Thema weder in einer schlichten sozioökonomischen noch in einer unterkomplexen ideologiekritischen Perspektive aufgeht.

Im folgenden werden zwei Kinder-Verkehrsschulen als Quellen verglichen: eine 1962 in Mannheim erschienene Verkehrsfibel und ein 1959 im Ost-Berliner Kinderbuchverlag publizierte Verkehrsbilderbuch. Erkenntnisleitend ist dabei die Frage, wie sich die west- und ostdeutsche Gesellschaft am Beispiel der Kinderverkehrserziehung selbst beschreiben, welche Akzente sie bei der Thematisierung der Sicherheit im Straßenverkehr setzen und welcher *cultural code* und Habitus sich darin artikuliert.

57 Brockhaus, Bd. 24, Mannheim [19]1994, S. 223, s. v. ‚Verkehrserziehung'.

Anfang und Ende in West und Ost

Das Cover der westdeutschen Kinder-Verkehrsfibel von 1962:[58] Wir sehen eine städtische westdeutsche Straßenszene; VW Käfer, Heckflossen und Motorroller erlauben eine schnelle Zuordnung. An der Kreuzung herrscht Betrieb; die angesprochene Altersgruppe der Kinder ist in zahlreichen kinderspezifischen Verkehrsrollen vertreten: zu Fuß, auf dem Rad, mit dem Roller – interessanterweise nicht im Auto. Die Erwachsenen auf dem Zebrastreifen im Vordergrund bieten eine generationellen und sozialen Querschnitt durch die bundesdeutsche Gesellschaft: ein älterer Herr, ein bürgerliches jüngeres sowie ein arriviertes älteres Ehepaar, ein Künstler, ein Arbeitnehmer, ein ‚halbstarker' Jugendlicher in Jeans und mit hängenden Schultern und vier Kinder. ‚Spannende Geschichten' werden angekündigt, das Ganze soll Unterhaltungswert haben und nicht nur belehren. Die Herausgeber des Dudenverlags haben eine Gebrauchsanleitung hinzugefügt, die zunächst die ‚lieben Kinder' als Buch-Konsumenten anspricht, insonderheit u.a. des Kinderduden, von Meyers Kinder-Weltatlas und Meyers Tierbuch für Kinder.[59] Der Dudenverlag ist kein VEB. – Die Inhaltsangabe setzt ganz auf die Suggestionskraft der Personifikation: „Siegfried, Thomas, Cornelia und Helga versuchen, sich im Verkehr auf unseren sehr belebten Straßen zurechtzufinden, und vielleicht werdet Ihr, wenn Ihr die hübschen Bilder angeschaut und die Geschichten dazu gelesen habt, Euch an eigene ähnliche Erlebnisse erinnern können."[60] Aber die Fibel ist auch Nachschlagewerk für die wichtigsten Verkehrsregeln: „Es ist sicher ganz gut, wenn Ihr einmal nachlesen könnt, wir Ihr Euch beim Ein- und Aussteigen oder an den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel zu verhalten habt."[61] Auch der Technikfreund kommt auf seine Kosten: „Wer sich für Fabrikmarken der großen Autofabriken interessiert oder wissen will, welche Autokennzeichen es in Deutschland, der Schweiz oder Österreich gibt, braucht nur in diesem Buch nachzusehen. Auch alle gültigen Verkehrszeichen in Deutschland und die wichtigsten in den anderen europäischen Ländern sind abgedruckt."[62] Die Fibel

58 Meyers Kinder-Verkehrsfibel. Spannende Erlebnisse kleiner und großer Verkehrsteilnehmer, hg. v. Jugendbuchlektorat des Bibliographischen Instituts unter beratender Mitarbeit der Landesverkehrswacht Hessen in Frankfurt am Main, Mannheim 1962.

59 Ebd., S. 5.

60 Ebd.

61 Ebd.

62 Ebd.



Abbildung 51

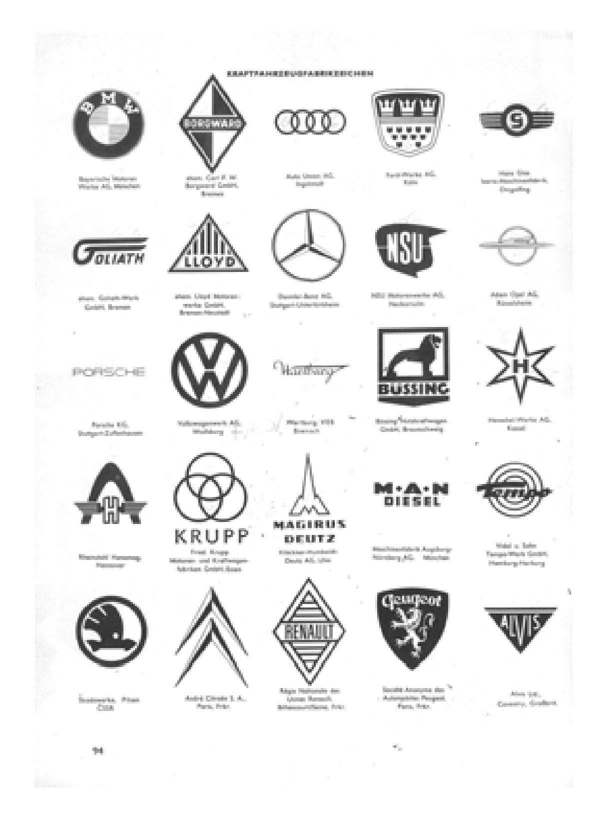


Abbildung 52
(Quelle: Meyers Kinder-Verkehrsfibel, S. 94)[64]

atmet lexikalischen Geist und tatsächlich erschließt das Register das Verkehrswesen von A bis Z. Auch über ihre Motivation legt die Redaktion Rechenschaft ab: „Euer Dudenverlag, liebe Kinder, möchte gern, daß Ihr Euch im Straßenverkehr zurechtfindet und eines Tages die besten Verkehrsteilnehmer werdet. Wir hoffen sehr, daß möglichst bald keine Kinder mehr im Verkehr auf den Straßen umkommen. Beim Lesen und Lernen wünschen wir Euch nun viel Spaß! Eurer Dudenverlag."[63] Der Lexikonverlag ist statistisch gründlich und präsentiert am Ende des Buchs Unfallzahlen – und sagt auch, warum:

> Im Jahre 1961 wurden 983461 Verkehrsunfälle in der Bundesrepublik Deutschland gemeldet, dabei wurden 14209 Personen getötet, darunter **1396 Kinder** [Herv. im Text, d. Verf.] unter 15 Jahren. Unter den 431043 Verletzten waren **47817 Kinder** [Herv. im Text, d. Verf.] unter 15 Jahren. Gibt euch das nicht zu denken? (...) Wann geschehen die Unfälle, bei denen Kinder betroffen waren, am häufigsten? Immer dann, wenn sie

63 Ebd.

64 Auf S. 95 werden genannt: Austin, Jaguar, Morris, Riley, Rolls Royce, Standard, Wolseley, Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lancia, Maserati, DAF, Volvo, Chrysler, Ford/USA, General Motors.

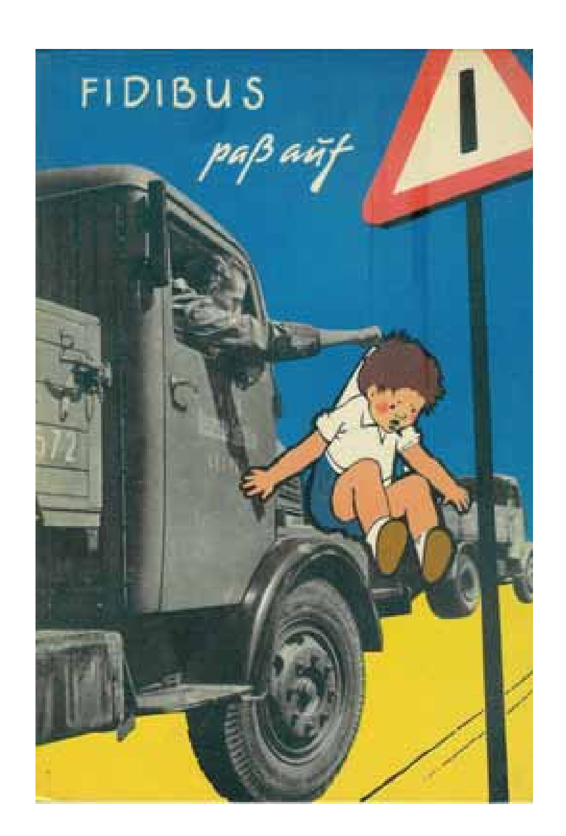


Abbildung 53

draußen spielen können, nämlich von April bis September, an Samstagen von 17-19 Uhr.[65]

Eine gesonderte Statistik der als PKW-Passagiere verunglückten, von Autos angefahrenen und durch Autofahrer getöteten Kinder gibt es nicht.[66] Die Unfallursachen liegen im Spielen auf der Fahrbahn, gefährlichen Radfahren und damit bei der Unfallopfern selbst. „Die Zahlen sind erschreckend hoch und sie steigen mit jedem Jahr."[67] Der Faszination am Auto tut das keinen Abbruch, im Gegenteil: Verkehrserziehung ist Auto-Sozialisierung, Automarkenkenntnis ist automobilreligiöse Identitätspflege: Die rituelle Anrufung der Firmenlogos und der mit ihnen verbundenen Vorstellungen von Autonomie, Geschwindigkeit und Stärke hat sakrale Funktion:

Die Autoreligion mit ihren abendländisch-individualistischen Zentralwerten ist im übrigen polytheistisch. Sie erlaubt die Anbetung eines besonders verehrten Hauptgottes bei gleichzeitiger Anerkennung eines Götterhimmels, der auch den Ost-West-Systemgegensatz überbrückt. Auto fährt man überall.

65 Ebd.

66 Zum Autofahrer-Erlebnis des Unfalls grundlegend Clemens Niedenthal, Unfall! Porträt eines automobilen Moments, Marburg 2007.

67 Meyers Kinder-Verkehrsfibel, S 5.

Das DDR- Bilderbuch setzt vollkommen andere Akzente:[68] in einer collageartigen, an den John-Heartfield-Stil und Filmreklame erinnernden Mischung aus Fotorealismus und Zeichnung, setzt das Verkehrsbilderbuch ganz auf die dynamische Präsenz modernen Verkehrsgeschehens. Warum der Beifahrer des LKWs der VEB Deutschen Spedition Leipzig einen geschickt in Szene gesetzten – gemalten – Jungen am Schlafittchen packt, der offenbar Fidibus heißt, macht neugierig, was dahinter steckt. Anders als in der westdeutschen Verkehrsfibel scheint es hier zupackend zuzugehen – und nicht nur ‚spannend'. Auf ein Vorwort haben Autor, Fotograph und Zeichnerin verzichtet.

Die vorletzte Seite

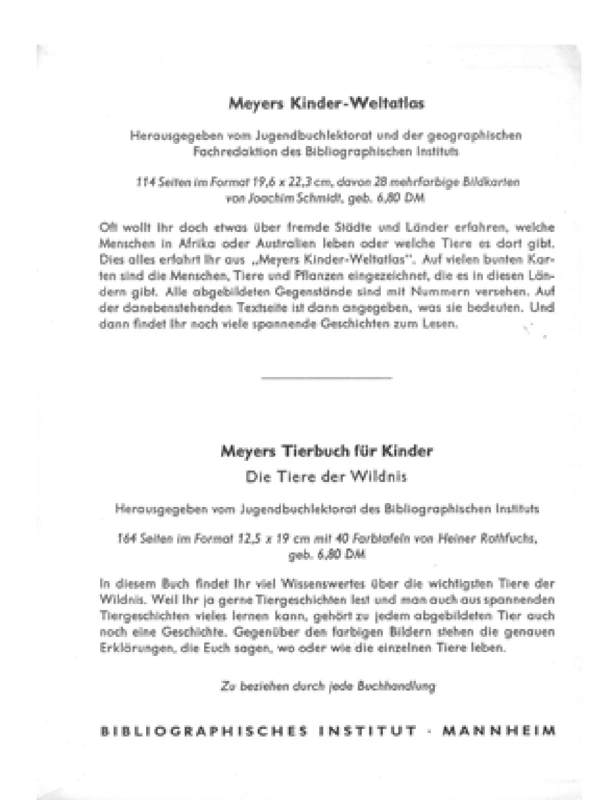
Die West-Fibel endet wie sie beginnt: mit Reklame. Das Fernsehen hat zu Beginn der 1960er Jahre noch nicht die Bedeutung bei der Monopolisierung unterhaltender Information, die es am Ende des Jahrzehnts haben wird.[69] Buchförmige Weltkunde hat noch einen Markt.

In der DDR beginnt und endet das Verkehrsbilderbuch mit einer Doppelseite – Abbildung 55 ist die linke Hälfte –, die Verkehrszeichen zeigt, einige von ihnen beleuchtet. Eines der Schilder ist ein Parkverbot-Anfang-Zeichen, dem ein logisches Pendant am Ende des Buches entspricht. Interessanterweise überwiegen die Verbotsschilder. Realitätsnähe und Modernität sind im Konzept der Ost-Fibel Höchstwerte. Dies geht so weit, dass der Betrachter den Eindruck bekommen kann, dies sei das eigentliche Thema: dichter Straßenverkehr in der DDR.[70] Auch in der propagandistischen Selbstdarstellung des modernen sozialistischen Vaterlands spielt das Auto eine zentrale Rolle, die in keinem Verhältnis zu seiner individuellen Verfügbarkeit steht. Seine Bedeutung ist eher kollektiv-symbolisch als Attribut autoritärer Modernisierung.

68 Gerhard Baumert, Heinz Müller, Ingeborg Meyer-Rey, Fidibus paß auf. Ein Verkehrs-Bilderbuch, Berlin (Ost) 1959.

69 Claus Kolberg, Programmformen des Fernsehens, in: Fischer-Lexikon Film, Rundfunk, Fernsehen, hg. v. Lotte H. Eisner, Heinz Friedrich, Frankfurt am Main 1958, S. 212-227.

70 Vgl. Paul Kalinlowski, Verkehrswesen, in: DDR-Handbuch, hg. vom Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen, Köln 1979, S. 1122-1131.



Meyers Kinder-Weltatlas

Herausgegeben vom Jugendbuchlektorat und der geographischen Fachredaktion des Bibliographischen Instituts

114 Seiten im Format 19,6 x 22,3 cm, davon 28 mehrfarbige Bildkarten von Joachim Schmidt, geb. 6,80 DM

Oft wollt Ihr doch etwas über fremde Städte und Länder erfahren, welche Menschen in Afrika oder Australien leben oder welche Tiere es dort gibt. Dies alles erfahrt Ihr aus „Meyers Kinder-Weltatlas". Auf vielen bunten Karten sind die Menschen, Tiere und Pflanzen eingezeichnet, die es in diesen Ländern gibt. Alle abgebildeten Gegenstände sind mit Nummern versehen. Auf der danebenstehenden Textseite ist dann angegeben, was sie bedeuten. Und dann findet Ihr noch viele spannende Geschichten zum Lesen.

Meyers Tierbuch für Kinder

Die Tiere der Wildnis

Herausgegeben vom Jugendbuchlektorat des Bibliographischen Instituts

164 Seiten im Format 12,5 x 19 cm mit 40 Farbtafeln von Heiner Rothfuchs, geb. 6,80 DM

In diesem Buch findet Ihr viel Wissenswertes über die wichtigsten Tiere der Wildnis. Weil Ihr ja gerne Tiergeschichten lest und man auch aus spannenden Tiergeschichten vieles lernen kann, gehört zu jedem abgebildeten Tier auch noch eine Geschichte. Gegenüber den farbigen Bildern stehen die genauen Erklärungen, die Euch sagen, wo oder wie die einzelnen Tiere leben.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung

BIBLIOGRAPHISCHES INSTITUT · MANNHEIM

Abbildung 54



Abbildung 55



Abbildung 56: Der Verkehr der Hauptstadt der DDR: Am Alexanderplatz in den1970er Jahren.
(Quelle: Klaus Weise, Bernd Dochow, Berlin Hauptstadt der DDR A bis Z, Berlin/Leipzig 1978, S. 92f.)

Die DDR-Nachrichtenagentur ADN tat in ihrer Bildberichterstattung seit den späten 1950er Jahren alles, um den Eindruck von einer DDR-Massenmobilität zu bekräftigen:





Abbildung 57: ADN-Meldungen. Oben: „3.9.1958. Der neue Kleinwagen ‚Trabant' vom VEB Sachsenring Zwickau wird zum ersten Mal auf der Leipziger Herbstmesse gezeigt. Technische Daten: 3-Zylinder-Zweitaktmotor, luftgekühlt, 500 ccm, Reisegeschwindigkeit 80 km/h." Unten: „31.8.1958. Der VEB Automobilwerk Zwickau stellt wieder seinen bewährten P 70-Kombiwagen in der Halle 3 der Technischen Messe vor."
(Quelle: 50 Jahre DDR. Der Alltag der DDR, erzählt in Fotografien aus dem Archiv des ADN, hg. v. Günther Drommer, Berlin 1999, S. 127)

Der Beginn der Erzählung

Im Westen gehen fünf Mädchen singend spazieren, offensichtlich in einem süddeutsch anmutenden Städtchen mit Zwiebelturmkirche: so könnte auch ein Heimatfilm beginnen. Hier geht es aber um die Achtlosigkeit bei der Gehwegnutzung, die zu einer Behinderung der ihnen entgegenkommenden Frau mit Einkaufstaschen führt. „Wenn aber dann plötzlich ein Radfahrer angebraust kommt?"[71] Der Appell an die Aufmerksamkeit auf der Grundlage von Selbstkontrolle des eigenen Verhaltens zeigt die pädagogische Atmosphäre an, die hier vorherrscht: es ist die des kategorischen Imperativs auf der Grundlage eines Menschenbildes, in dem die gewissens- und vernunftgesteuerte Lernfähigkeit des Einzelnen im Vordergrund steht.

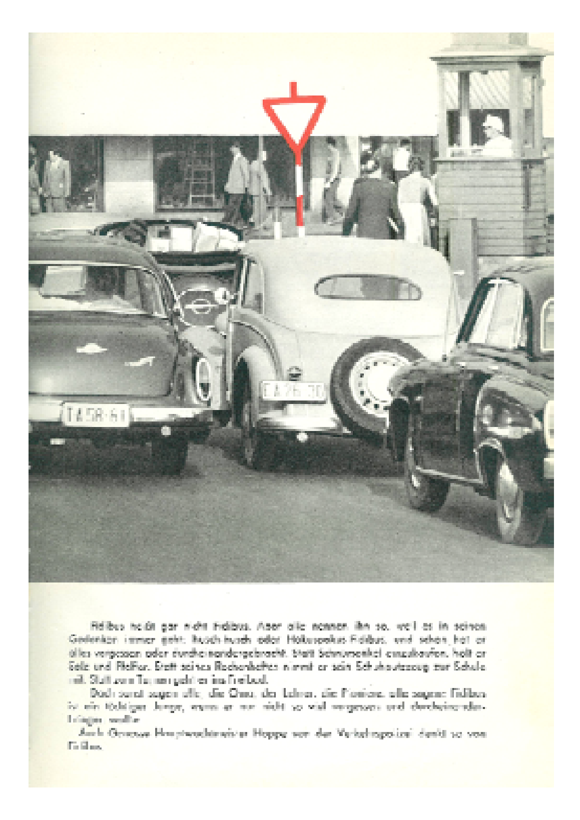
71 Meyers Kinder-Verkehrsfibel, S. 6.



Fünf Mädchen gehen spazieren
Sie sind fröhlich und guter Dinge. Singend marschieren sie durch die Straßen. Hier und da bleiben sie stehen, um in die Schaufenster zu gucken. Auf dem Bild siehst du sie alle fünf. Hier gehen sie gerade auf einem Gehweg. Daneben ist der Radweg, und dann folgt noch weiter links die Fahrbahn. Ja, unsere fünf Mädchen passen schon auf, daß sie nicht auf Radweg oder Fahrbahn geraten. Sie bleiben immer hübsch auf dem Gehweg. Trotzdem aber machen die Mädchen einen groben Fehler. Sie denken wohl nicht daran, daß auch noch andere Leute den Gehweg benutzen wollen. Die Freundinnen machen nämlich diesen anderen keinen Platz. Sie lassen sich bei ihrem fröhlichen Spaziergang gar nicht stören. Ja, sie kümmern sich überhaupt nicht um die anderen Verkehrsteilnehmer.
Sicher hast du auch schon überlegt, wie die Frau an den Mädchen vorbeikommen soll. Das wird auch sehr schwierig sein. Wahrscheinlich muß sie auf den Radweg ausweichen. Wenn aber dann plötzlich ein Radfahrer angebraust kommt!
Du weißt natürlich, daß man sich so wie diese fünf Mädchen nicht verhalten darf. Diese Mädchen **behindern** andere Verkehrsteilnehmer.

6

Abbildung 58



Fidibus heißt gar nicht Fidibus. Aber alle nennen ihn so, weil es in seinen Gedanken immer geht: Husch-husch oder Hokuspokus Fidibus, und schon hat er alles vergessen oder durcheinandergebracht. Statt Schnürsenkel einzukaufen, holt er Seife und Pfeffer. Statt seines Rechenheftes nimmt er sein Schuhputzzeug zur Schule mit. Statt zum Turnen geht er ins Freibad.
Doch sonst sagen alle, die Oma, der Lehrer, die Pioniere, alle sagen: Fidibus ist ein tüchtiger Junge, wenn er nur nicht so viel vergessen und durcheinanderbringen wollte.
Auch Genosse Hauptwachtmeister Hoppe von der Verkehrspolizei denkt so von Fidibus.

Abbildung 59

Im DDR-Bilderbuch erfahren wir über Fidibus nur etwas aus dem Text, vor allem über seine Charaktereigenschaften aus der Sicht unterschiedlicher Bezugspersonen. Sie alle wollen mit dem Spitznamen seine Unzuverlässigkeit kennzeichnen. „Fidibus ist ein tüchtiger Junge, wenn er nur nicht so viel vergessen und durcheinanderbringen wollte."[72] Auch der Vertreter der Staatsmacht – und der herrschenden Partei der Arbeiterklasse im ersten sozialistischen Staat auf deutschem Boden –, Genosse Hauptwachmeister Hoppe von der Verkehrspolizei, sieht das so. Damit ist der Spannungsbogen schon aufgezeigt: die Vitalität des Einzelnen auf der einen, die Ordnung stiftende Vernunft der Partei und ihres Staats auf der anderen. – Und was für eines Staats: Das Foto mit dem hineingemalten Vorfahrt-achten-Schild zeigt uns ein lebendiges Verkehrsbewegungsbild vor, in dem auch die Partei und ihre Staatsmacht ihr Auge sorgend und kontrollierend auf den Dingen hat. Denn Hauptwachtmeister Hoppe ist zuallererst Genosse. Während das heimliche Thema des Bildes die Dynamik des modernen Autoverkehrs in der DDR ist, handelt der Text im Kern von den Werten der sozialistischen Gesellschaft und ihrer Durchsetzung durch eine bekennend parteiliche Staatsgewalt, die den einzelnen überwacht und erzieht. Nirgendwo wird dieser Ansatz einer weltanschaulichen Erziehungsdiktatur deutlicher

72 Abbildung 59.

als im Strafrechtsverständnis der DDR. Normbruch – ob im Verkehr oder in anderen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens – ist ein Bruch mit der sozialistischen Gemeinschaft: „Nach dem materiellen, wissenschaftlichen Straftatbegriff können nur solche Handlungen Straftaten sein und damit strafrechtliche Verantwortlichkeit begründen, die sich in einem bestimmten Maße beeinträchtigend, störend oder schädigend auf die Entwicklung sozialistischer Gesellschaftsverhältnisse oder auf die Rechte und Interessen der Bürger auswirken."[73] Genau darauf gründet sich die sozialistische Schuldkonzeption: „Sie beruht auf den sozialistischen Produktionsverhältnissen, der politischen Macht der Arbeiterklasse und der realen Stellung des Menschen in der sozialistischen Gesellschaft."[74] Wer sich durch Normbruch der – durch Einsicht in die Gesetzmäßigkeit der gesellschaftlichen Entwicklung unter Führung der Partei der Arbeiterklasse und ihrer Verbündeten – zum Wesen des sozialistischen Staats gehörenden Verantwortlichkeit des Einzelnen gegenüber dem Kollektiv entzieht, muss zur Rückkehr in das Kollektiv erzogen werden. In der Richtlinie Nr. 12 des Obersten Gerichts vom 22. April 1961 wurde dazu ermuntert,

> (...) die nicht mit Freiheitsentziehung verbundenen, hauptsächlich politisch-moralischen erziehenden Strafmaßnahmen gegenüber solchen Bürgern, die sich mit ihrer Straftat nicht außerhalb der sozialistischen Gesellschaft gestellt haben, ohne Engherzigkeit anzuwenden und sie bewußt als Instrument zur Führung der Menschen und ihrer Mobilisierung für die eigenverantwortliche Erziehung rückständiger und undisziplinierter Menschen zu handhaben.[75]

Für die kleineren Erziehungs- und Menschenführungsmaßnahmen ist im Fall von Fidibus Genosse Hauptwachtmeister Hoppe von der Verkehrspolizei zuständig, aber auch „die Oma, der Lehrer, die Pioniere"[76] haben ihre Rolle. Der kategorische Imperativ lautet dann so: Handle nur nach derjenigen Maxime, durch deren Erfüllung du zeigst, dass du ein Teil des sozialistischen Kollektivs bist. Oder einfacher: Fidibus, pass auf, was Genosse Hauptwachtmeister Hoppe sagt.

73 Autorenkollektiv unter der Leitung von John Lekschas, Strafrecht der DDR. Lehrbuch, Berlin (Ost) 1988, S. 93.

74 Ebd.

75 Zit. nach ebd., S. 95f.

76 Abbildung 59.

Ballgeschichten

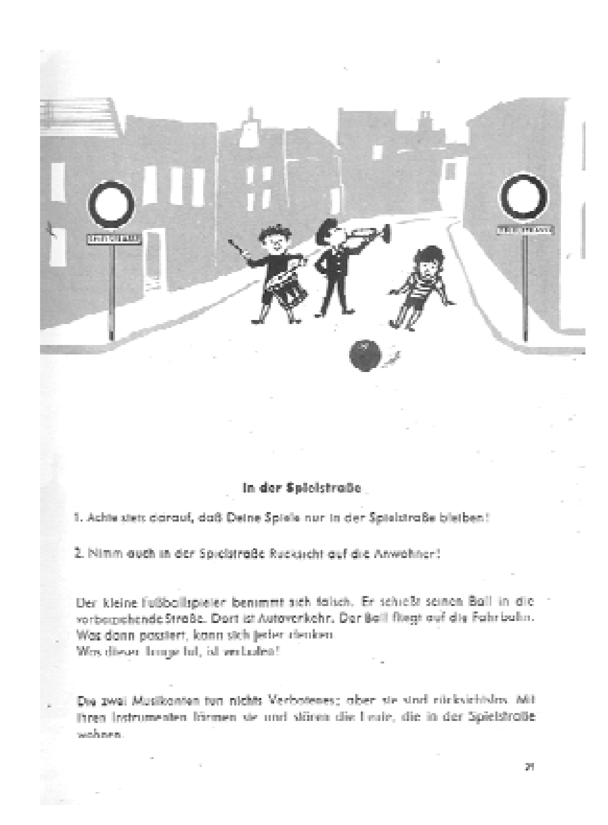
Ist in der Spielstraße alles erlaubt?

Als deine Großeltern Kinder waren, spielten sie gern auf den Straßen. Sie durften es auch, denn früher war das ungefährlich. Heute ist das Spielen auf den Fahrbahnen unserer Straßen lebensgefährlich.
Besonders streng verboten sind diese Spiele auf der Fahrbahn:
1. Werfen und Schleudern von Steinen, Bällen und andern Dingen,
2. Seilspringen,
3. Steigenlassen von Drachen,
4. Kreisel- und Reifentreiben,
5. Fahren mit Rollern und anderen Kinderfahrzeugen,
6. Rollschuhlaufen,
7. Spiele mit und auf Fahrrädern.

Es gibt Spielstraßen. Dort sind Kinderspiele auf der Fahrbahn erlaubt;
aber auch auf den Spielstraßen muß jedes Kind Ordnung halten und Rücksicht nehmen.

20

Abbildung 60



In der Spielstraße

1. Achte stets darauf, daß Deine Spiele nur in der Spielstraße bleiben!

2. Nimm auch in der Spielstraße Rücksicht auf die Anwohner!

Der kleine Fußballspieler benimmt sich falsch. Er schießt seinen Ball in die vorbeiziehende Straße. Dort ist Autoverkehr. Der Ball fliegt auf die Fahrbahn.
Was dann passiert, kann sich jeder denken.

Die zwei Musikanten tun nichts Verbotenes; aber sie sind rücksichtslos. Mit ihren Instrumenten lärmen sie und stören die Leute, die in der Spielstraße wohnen.

21

Abbildung 61

Viel Text im Westen zum Thema Spielstraße. Die heutige Gefahrenlage wird historisch eingeordnet in die Geschichte des sozialen Wandels; darauf folgen sieben Regeln für das Spielen auf der Straße und eine Unterscheidung zwischen Gefährdung und Belästigung auch im geschützten Raum der Spielstraße: Das Leitbild „(…) Ordnung [zu] halten und Rücksicht [zu] nehmen“[77] zielt auf einen mündigen Verkehrsteilnehmer.

Abbildung 61 illustriert und erklärt den Unterschied zwischen unterschiedlichen Normen: dem Verbot und der Nichtbeachtung von Konventionen. In einer offenen Gesellschaft ist die soziale Kompetenz zum Umgang mit unterschiedlichen Normen von der Üblichkeit über die gängige Praxis bis zum strafbewehrten Ge- oder Verbot entscheidend für den Sozialisationserfolg: Es ist nicht alles verboten, aber man muss nicht alles tun, was nicht verboten ist. Die Normen bilden im gesellschaftlichen Gefüge der Zivilgesellschaft ein funktionales Ganzes, dessen

77 Abbildung 60.

Logik gerade nicht in der Überführung immer weiterer Normen aus dem Bereich der sozialen Praxis und Selbststeuerung in den Bereich staatlicher Kontrolle und Strafandrohung liegen kann.

Nicht anders als in der DDR, hat auch im Westen der Blick auf die Grundlagen des Strafrechtsverständnisses hohen Indikatorwert für das Verständnis des gesellschaftlichen Klimas.[78] In einem westdeutschen Lehrbuch des Strafrechts, Allgemeiner Teil, wird, wie üblich, die historische Abfolge der strafrechtlichen Handlungslehren vorgestellt, nachdem eine grundsätzliche Feststellung getroffen ist:

> Jede strafrechtliche Untersuchung geht von der Frage aus, ob ein bestimmtes Geschehen die Merkmale einer Straftat erfüllt und ob es einer bestimmten Person als ihr ‚freies Willenswerk' zuzurechnen ist. Im Mittelpunkt des Rechtsgeschehens steht der Mensch als Rechtssubjekt; auf sein Verhalten beziehen sich die den Strafvorschriften zugrunde liegenden Rechtsnormen. Indem der Gesetzgeber die Verwirklichung eines Straftatbestandes mit Strafe bedroht, spricht er konkludent Verbote oder Gebote aus, die darauf abzielen, ihre Adressaten zu normgerechtem Verhalten zu bestimmen (= Bestimmungsnormen) und Normverstöße der Bewertung durch das Recht zu unterwerfen (= Bewertungsnormen).[79]

Im Mittelpunkt steht hier das Individuum und sein auf freier Willensentscheidung beruhendes Verhalten, nicht die Erziehung zu Konformität gegenüber den Maßstäben eines ideologisch definierten Kollektivs. Das rechtsstaatliche westdeutsche Strafrecht ist an der Tat orientiert, nicht der Gemeinschaftsschädlichkeit des Täters: „Anknüpfungspunkt im Strafrecht ist das mit sozialschädlichen Folgen verbundene **menschliche Verhalten** [Herv. im Text, d. Verf.]. Rechtsgrund der Haftung ist die Unrechtstat; mit ihr hat jede Untersuchung methodisch zu beginnen. Ohne ‚Tat' gibt es keinen ‚Täter', ohne ‚Unrecht' gibt es keine Schuld'. Erst nach Bewertung der Tat bleibt für das auf den Täter übergreifende Schuldurteil Raum."[80] Dadurch werden dem Strafrecht enge Grenzen gesetzt. Ein allgemeiner Erziehungsauftrag gegenüber dem Einzelnen ist auf dieses Weise nicht zu legitimieren. Die soziale Handlungslehre, welche die Sozialerheblichkeit der Handlungen eines Individuums für die Gemeinschaft durchaus kontextbezogen würdigt, beschränkt diese Sozialerheblichkeit zugleich auf den Verhaltensbereich, der strafrechtlich bewertet werden kann. Nur in diesen engen Grenzen ist das Strafrecht als ultima ratio zuständig, sonst nicht. Die für autoritäre und diktatorische Systeme typische Aushebelung

78 Vgl. Rolf-Ulrich Kunze, Paul Johann Anselm von Feuerbach und das Strafrechtsverständnis in der DDR. Der liberale Reform-Jurist des 19. Jahrhunderts und ein autoritäres Strafrecht des 20. Jahrhunderts im Vergleich, in: Zeitschrift für Neuere Rechtsgeschichte 19 (1997), S. 82-89.

79 Johannes Wessels, Strafrecht Allgemeiner Teil. Die Straftat und ihr Aufbau, Heidelberg [19]1989, S. 19, § 3 I.

80 Ebd.

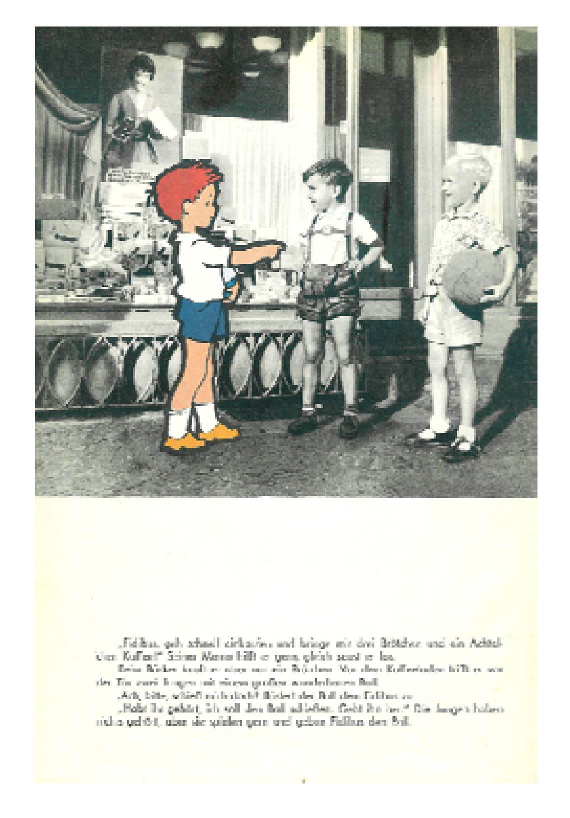


Abbildung 62



Abbildung 63

des strafrechtlichen Bestimmtheitsgrundsatzes, des Rückwirkungs- und Analogieverbots durch einen Erziehungsauftrag und Korrektionsanspruch bei der Schaffung eines ideologischen ‚Neuen Menschen' ist hier schon zuständigkeitshalber ausgeschlossen.

Konsumgesellschaft DDR: ein Achtel Kaffee und drei Brötchen. Suggestiver wirkt die wohldekorierte Schaufensterscheibe des ‚Kaffeeladens' im Hintergrund. Auch im Osten ist aber der Fußball die Versuchung und der Ausgangspunkt für Verkehrsgefährdung. Hier spricht er sogar gewissermaßen mit der Stimme der alttestamentarischen Schlange: „‚Ach, bitte, schieß mich doch!' flüstert der Ball dem Fidibus zu."[81] Da kommt der alte Adam in ihm durch.

Ein ernster, sorgenvoller Blick: die Staatsmacht greift ein. Sie trägt Stiefel, die Uniformmütze lässig schief, und, in der Tradition der sozialistischen Jugendbünde, keine Krawatte, sondern einen offenen Hemdkragen: außerdem ist sie noch ziemlich jung, eher im Komsomolzen- als im Staatsdieneralter. Der in der rechten Hand gehaltene zweifarbige Stab zur Verkehrsregelung weist locker nach unten. Aber nicht etwa mit diesem Herrschaftsattribut des Verkehrspolizisten weist dieser distanzwahrend auf den Regelbrecher. Vielmehr berührt er ihn ganz leicht mit der Linken an der Schulter: das ist sozialistischer Humanismus. Und sozialistische Erziehung

81 Abbildung 62.

dokumentiert der Dialog, der mit einer Frage beginnt: „Was machst du hier auf der Straße?`"[82] Staat und Partei fordern Rechenschaft vom Regelbrecher, der im Zuge individualistischer Selbstüberhebung ein unangemessenes Selbstbild hat: „‚Ich bin der berühmte Fußballer Fidibus und stoße den Ball.'"[83] Darauf reagiert die Staatsmacht amtlich und menschlich zugleich, schließlich geht es um den proletarischen Sport schlechthin: „‚Ich bin Hauptwachtmeister Hoppe und spiele auch Fußball, doch nicht mitten auf der Straße. (...)."[84] Erst jetzt erfolgt der Hinweis auf die durch das Fehlverhalten entstandene Gefahr: „‚ (...) Horch einmal!'"[85] Soweit geht die besonnene Situationsbeherrschung des Hauptwachtmeisters, dass er aus pädagogischen Gründen die an der Weiterfahrt gehinderten Autos ruhig hupen lässt, was seinen den Regelbrecher wieder auf den Boden der Tatsachen bringt: „(...) Fidibus möchte sich die Ohren zuhalten, so laut schreien die Autos (...)."[86] Die sozialistische Geduld des Erziehers in Uniform hat ihr Ziel eigentlich schon erreicht. Wiederum mit viel Gelassenheit und eher väterlich als obrigkeitlich wird dann noch einmal am Straßenrand in Reimform nachgesetzt, das Erfahrene lernorientiert festgehalten. Kein autoritäres Auftrumpfen, kein Ausnutzen des Alters- und Erfahrungsunterschiedes, kein lautes Wort oder gar preußisch-kasernenhofartiges Gebrüll: Hoppe weiß, was er tut. Er verkörpert das sozialistische Menschenbild, er ruht in den sozialistischen Werten. Regelbruch kann ihn nicht aus der Ruhe bringen. Er weiß, dass Fidibus noch einen langen Weg vor sich hat, bis er zur gefestigten sozialistischen, im Kollektiv verankerten Persönlichkeit geworden ist, die so sprechen kann:

> Ich finde, daß das Wichtigste in meinem Leben meine Eltern und unser sozialistischer Staat sind. Beide erziehen mich zu eine sozialistischen Persönlichkeit, die eine sichere, schöne und glückliche Zukunft hat. Würden meine Eltern nicht sein, würden meine schulischen, gesellschaftlichen und sportlichen Leistungen zurückfallen. Würde unser sozialistischer Staat nicht sein, würde ich nicht ein Zehnklassenschule besuchen können mit dem Wissen, später eine feste Lehrstelle und danach einen festen Arbeitsplatz zu bekommen.[87]

Und gäbe es den Hauptwachtmeister Hoppe nicht, dann hätten vielleicht schon die Autoreifen nach Fidibus gegriffen.

---

82 Abbildung 63.

83 Ebd.

84 Ebd.

85 Ebd.

86 Ebd.

87 Um 6 Uhr steh ich auf. Kinder aus der DDR erzählen, Berlin (Ost) 1979, S. 80.



Abbildung 64

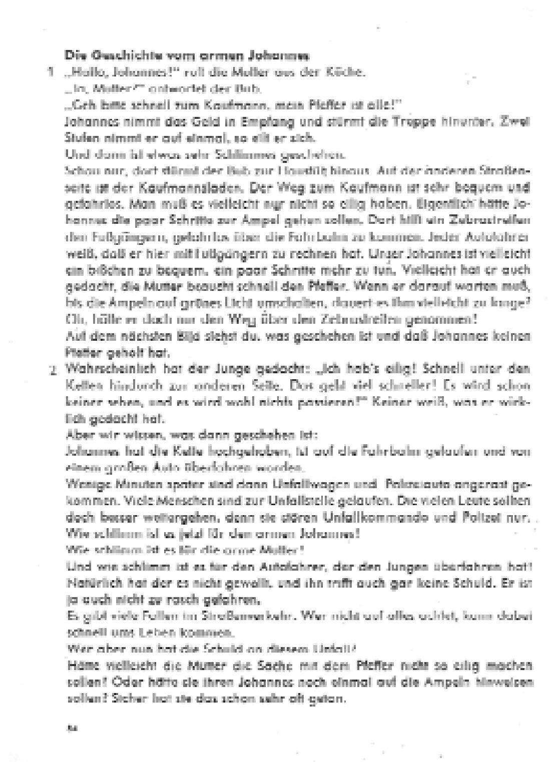
Sozialismus ist Kampf, und der ist nötig, denn die alten, individualistischen Impulse sind eine ebenso große Gefahr für den Reifungsprozess der sozialistischen Persönlichkeit wie die Todesdrohung durch die imperialistischen Mächte von außen. Wachtmeister Hoppe kann nicht überall sein, obwohl das eigentlich sinnvoll wäre – vielleicht braucht er Helfer? So leicht siegt zum Beispiel die Eitelkeit über die Einsicht in die Notwendigkeit der Regelkonformität. Fidibus will andere Fans als Pudel und Katze. Daraus ergibt sich ein Musterfall, aus dem der Teufelskreis aus Regelbruch und schlechtem Einfluss auf Teile des Kollektivs erhält, das den Regelbrecher auch noch ermuntert: „‚Schön!' rufen sie. ‚Noch einmal!'"[88] Wenn Genosse Hauptwachtmeister Hoppe das wüsste!

Fehler und Folgen

Eine West-Geschichte im Moritatenstil: der ‚arme Johannes' hat es so eilig, dass er sich über Regeln hinwegsetzt. Sein Zeitmanagement ist ihm wichtiger oder er überlegt gar nicht: „Keiner weiß, was er wirklich gedacht hat."[89] Aber er entscheidet sich aus freiem Willen für einen objek-

88 Abbildung 64.

89 Abbildung 65.



Die Geschichte vom armen Johannes

1 „Hallo, Johannes!" ruft die Mutter aus der Küche.
„Ja, Mutter?" antwortet der Bub.
„Geh bitte schnell zum Kaufmann, mein Pfeffer ist alle!"
Johannes nimmt das Geld in Empfang und stürmt die Treppe hinunter. Zwei Stufen nimmt er auf einmal, so eilt er sich.
Und dann ist etwas sehr Schlimmes geschehen.
Schau nur, dort stürmt der Bub zur Haustür hinaus. Auf der anderen Straßenseite ist der Kaufmannsladen. Der Weg zum Kaufmann ist sehr bequem und gefahrlos. Man muß es vielleicht nur nicht so eilig haben. Eigentlich hätte Johannes die paar Schritte zur Ampel gehen sollen. Dort hilft ein Zebrastreifen den Fußgängern, gefahrlos über die Fahrbahn zu kommen. Jeder Autofahrer weiß, daß er hier mit Fußgängern zu rechnen hat. Unser Johannes ist vielleicht ein bißchen zu bequem, ein paar Schritte mehr zu tun. Vielleicht hat er auch gedacht, die Mutter braucht schnell den Pfeffer. Wenn er darauf warten muß, bis die Ampeln auf grünes Licht umschalten, dauert es ihm vielleicht zu lange? Oh, hätte er doch nur den Weg über den Zebrastreifen genommen!
Auf dem nächsten Bild siehst du, was geschehen ist und daß Johannes keinen Pfeffer geholt hat.

2 Wahrscheinlich hat der Junge gedacht: „Ich hab's eilig! Schnell unter den Ketten hindurch zur anderen Seite. Das geht viel schneller! Es wird schon keiner sehen, und es wird wohl nichts passieren!" Keiner weiß, was er wirklich gedacht hat.
Aber wir wissen, was dann geschehen ist:
Johannes hat die Kette hochgehoben, ist auf die Fahrbahn gelaufen und von einem großen Auto überfahren worden.
Wenige Minuten später sind dann Unfallwagen und Polizeiauto angerast gekommen. Viele Menschen sind zur Unfallstelle gelaufen. Die vielen Leute sollten doch besser weitergehen, denn sie stören Unfallkommando und Polizei nur.
Wie schlimm ist es jetzt für den armen Johannes!
Wie schlimm ist es für die arme Mutter!
Und wie schlimm ist es für den Autofahrer, der den Jungen überfahren hat! Natürlich hat der es nicht gewollt, und ihn trifft auch gar keine Schuld. Er ist ja auch nicht zu rasch gefahren.
Es gibt viele Fallen im Straßenverkehr. Wer nicht auf alles achtet, kann dabei schnell ums Leben kommen.
Wer aber nun hat die Schuld an diesem Unfall?
Hätte vielleicht die Mutter die Sache mit dem Pfeffer nicht so eilig machen sollen? Oder hätte sie ihren Johannes noch einmal auf die Ampeln hinweisen sollen? Sicher hat sie das schon sehr oft getan.

Abbildung 65

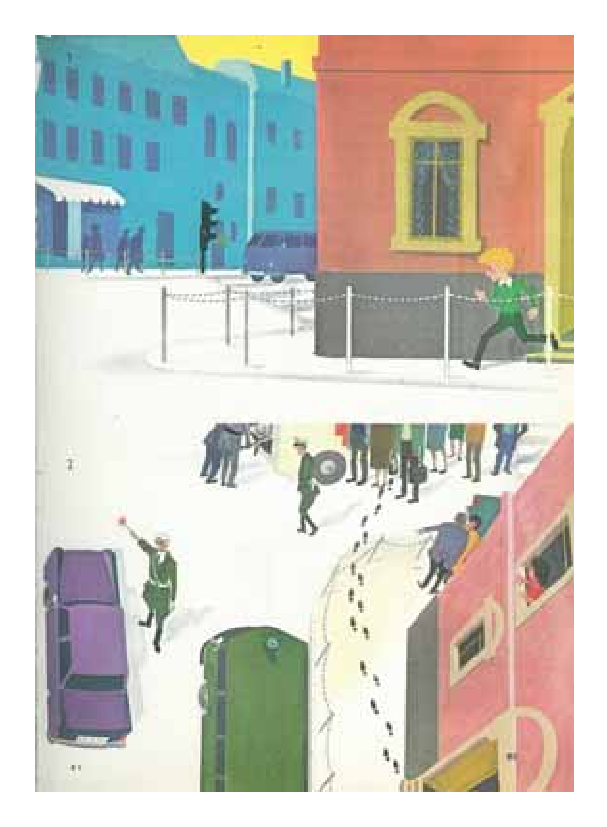


Abbildung 66

tiv gefährlichen Regelverstoß. Die Folgen sind für ihn und andere gravierend. Dennoch geht der Text auf die Frage von Schuld im Sinn von Vorwerfbarkeit ein: Wo jeder Einzelne für sein Tun und Unterlassen verantwortlich ist, kann die Schuld mehrere Seiten haben.

Da läuft er und da wird er weggetragen, der arme Johannes: Der Unfall hat bereits *bystander* mobilisiert, denn das Unglück der anderen ist interessant. Und auf dem Bürgersteig erkennen wir einen, der gestikulierend zeigt, wie es gewesen ist, vielleicht den Fahrer des Wagens, der Johannes überfahren hat. Und die Moral? Ketten allein verhindern keine Unfälle. Wer – wie es in staatsanwaltlichen Plädoyers aus den Zeiten der Todesstrafe noch heißen konnte ‚ums Leben gern' aus freien Stücken eine Straftat begeht, wird auch von Absperrungen nicht aufgehalten: zu mächtig kann seine Motivation oder die einmalige Verhaltenskonstellation sein. Er nimmt die Folgen in den Kauf. Die Lösung dieses Problems in offenen Gesellschaften ohne Todesstrafe liegt – auch wenn das gelegentlich in Vergessenheit gerät – weder in effektiveren baulichen Absperrungen von Kreuzungen noch in mehr Polizeipräsenz, der Abschaffung des motorisierten Straßenverkehrs oder u. a. der Freiheit, an verbotenen Stellen über Straßen zu gehen.[90]

90 Vgl. als engagiertes Beispiel für diese Sicht Ralf Dahrendorf, Auf der Suche nach einer neuen Ordnung. Eine Politik der Freiheit für das 21. Jahrhundert, München 2003.



Abbildung 67



Abbildung 68

Im Westen Ketten, im Osten ein Geländer: den Regelbrecher hält das nicht auf. Zwar ist der Autoverkehr dicht – sogar ein Borgward Isabella Coupé gehört zum Bewegungsbild – doch Fidibus stellt unter Beweis, dass er noch lange kein verlässliches Mitglied der Gemeinschaft ist. Verblendet von egoistischen Träumereien, stört und behindert er den ästhetischen und funktionalen Verkehrsfluss trotz andersartiger Selbsteinlassung gegenüber dem Genossen Hauptwachtmeister. Kaum ist der um die Ecke, folgt der Rückfall in schlechte Gewohnheiten.

Glücklicherweise verfügt die sozialistische Gemeinschaft über bewährte Selbstheilungskräfte. Hier ist es ein LKW-Fahrer, der gewissermaßen als verlängerter Arm vom Genossen Hauptwachtmeister den Regelbrecher packt und der Staatsmacht zuführt. Dabei geht es um Gefahrenabwehr und zugleich um Erziehung, Tränen hin oder her. Bei derartigen Störungen der Ordnung trägt jedes Mitglied des Kollektivs die Verantwortung, dass die mangelnde Willensbildung des Norm- und Konsensbrechers entsprechend geahndet wird. Sein verbotswidriges Tun ist das eine, die darin liegende Infragestellung der sozialistischen Ordnung das andere, was um so schwerer wiegt, als es sich um einen Rückfall-, wenn nicht sogar bereits Gewohnheitstäter handelt.

> Sozial gesehen ist die Rückfälligkeit ein Phänomen, das in seiner Existenz auch unter sozialistischen Bedingungen relativ beständig sein dürfte und wohl stets einen bestimmten

> Prozentsatz der Gesamtkriminalität ausmachen wird, solange es Kriminalität gibt. Sie ist für die sozialistische Gesellschaft eine Belastung. Sie beeinträchtigt insbesondere das Gefühl der Sicherheit und Geborgenheit der Bürger und schmälert ihr Vertrauen in den zuverlässigen Schutz ihrer Rechte und Interessen vor kriminellen Anschlägen. Die allgemeinsten Ursachen der Rückfälligkeit dürften grundsätzlich die gleichen sein wie die der allgemeinen Kriminalität überhaupt; jedoch treten im Einzelfall in der Lebenslage, Lebensweise und im Lebensweg stets besondere Momente hinzu, die als kriminogene Verstärker wirken. Auf ihre Aufdeckung sollte in jedem Strafverfahren größter Wert gelegt werden, damit die Verallgemeinerung der gewonnenen Erkenntnisse zur Ausarbeitung einer Strategie für die spezielle und allgemeine kriminologische Vorbeugung von Rückfälligkeit mit hohem sozialem Effekt führen kann.[91]

Viel zu tun für den Genossen Hauptwachtmeister. Es wird festzustellen sein, welche negativen Einflüsse den Fidibus zu seinem Verhalten bestimmt haben. Von seinem Vater ist nie die Rede – ist das am Ende der Grund für sein rowdyhaftes Auftreten? Das Kollektiv kann vieles auffangen, aber es gibt Grenzen der Zumutbarkeit. LKW-Fahrer der Deutschen Spedition Leipzig haben andere verantwortungsvolle Aufgaben im Rahmen der Planerfüllung zum Aufbau des Sozialismus im ersten Arbeiter- und Bauernstaat auf deutschem Boden als kleine Jungs auf der Straße einzusammeln. Im nächsten Schritt wird die Staatsmacht anders auftreten müssen. – Auch der arme Johannes (West) würde gemäß DDR-Strafrechtslehre für seine bewusste Pflichtverletzung vor allem im Hinblick auf die Gründe seines Verhaltens inquiriert werden müssen, deren selbstkritische Erkenntnis Voraussetzung für die Rückkehr ins Kollektiv ist. Denkbar ist dann u.a.

> - (...) die Annahme, die Arbeitsaufgabe schneller und effektiver erfüllen zu können, wenn die ‚hemmenden' Sicherheitsvorschriften außer acht gelassen werden (...);
> - Streben nach materiellen Vorteilen (...);
> - Bewertung von Sicherheitsvorschriften als überflüssig, unnütz oder bürokratisch (...);
> - (...) wenig ausgeprägtes Verantwortungsbewußtsein.[92]

Der Täter hat Tatbewusstsein: „‚Ich bin der Fidibus von vorhin, Fidibus mit dem Ball.'"[93] Aber das weiß der Hauptwachtmeister schon, der „(...) leider (...) wieder seine Stirn runzeln [muß] (...)."[94] Zunächst jedoch wird der Sachverhalt sorgfältig aktenkundig gemacht. Anders als in der Geschichte vom armen Johannes (West) bezieht sich das neugierige *bystanding* der Passanten unterschiedlichen Alters nicht auf das Spektakel eines Unfallgeschehens, sondern auf das

91 Strafrecht der DDR, S. 337f.

92 Ebd., S. 251f.

93 Abbildung 69.

94 Ebd.



Na, hier sehen wir Fidibus wieder, also wird es nicht so schlimm werden.
„Halt still, du Frosch!" Ein Elefant kann nicht reden. Es ist auch kein Elefant, sondern ein Mann, der auf einem großen Lastwagen sitzt. Er hat Fidibus mitten auf der Straße aufgehoben und stellt ihn jetzt wieder auf die Erde.
Gerade vor Hauptwachtmeister Hoppe stellt er ihn hin.
„Ich bin der Fidibus von vorhin, Fidibus mit dem Ball."
Ja, der Hauptwachtmeister kennt Fidibus schon, und leider muß er wieder seine Stirn runzeln und sagen:

„DIE AUGEN GEHEN GANZ ALLEINE
NACH LINKS ZUERST, NACH RECHTS SODANN,
IST ALLES FREI, GEHN AUCH DIE BEINE —
SO KOMMST DU SICHER DRÜBEN AN."

„Ich spiele nicht mehr auf der Straße und passe jetzt immer auf, wenn ich über die Straße laufe."
Die Leute und der Radfahrer sind froh, als sie das hören. Hauptwachtmeister Hoppe nickt wieder freundlich.

Abbildung 69

exemplarische Durchgreifen der Staatsgewalt. Ob hinter den Gardinen des Hauses im Hintergrund jemand steht, ist nicht zu erkennen. Der Täter steht mit hängenden Schultern und Armen, den Kopf zur Seite geneigt, vor der Staatsmacht, übt Selbstkritik und gelobt Besserung als Voraussetzung zur Wiederaufnahme in das Kollektiv. Die wird gewährt. Alle sind froh und „Hauptwachtmeister Hoppe nickt wieder freundlich."[95]

Fahrradgeschichten und ihre Ahndung

Eine kleinstädtisch-dörfliche Welt, in die die West-Fibel hier Einblick gibt, im unteren Bild sogar gerahmt durch einen großen Torbogen: eine idyllische Fachwerkwelt wird zur Kulisse für den ‚bösen Hermann'. Seine dreister, weil bekennender Regelbruch, irritiert das Publikum, ein gutgekleidetes Ehepaar, einen alten Mann mit gebeugtem Rücken. Aber, wie der Lehrtext ausführt, reicht die Verärgerung nicht aus, um Hermann bei der Polizei anzuzeigen: „Alle Leute in der Umgebung kennen diesen Verkehrssünder schon. Warum sind nur die Leute so gutmütig und zeigen ihn nicht bei der Polizei an"?[96] Viele Antworten sind denkbar: sie haben besseres zu

95 Ebd.

96 Abbildung 71.

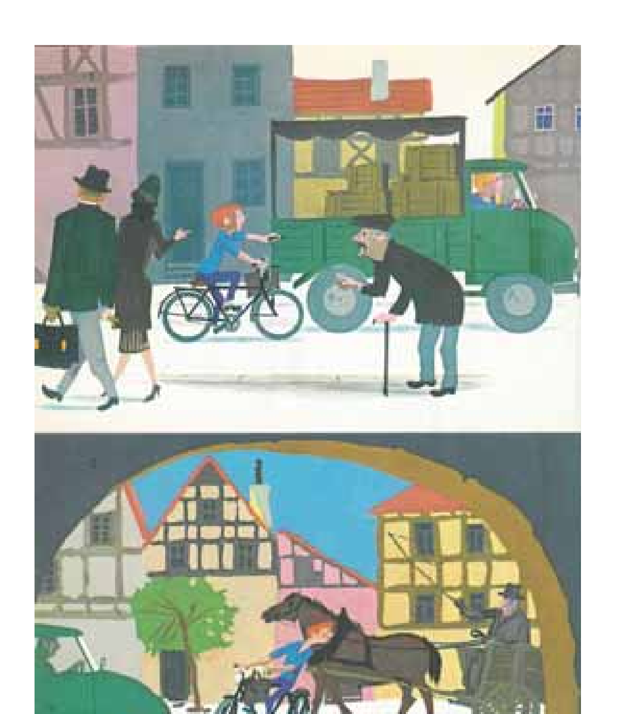


Abbildung 70

Der böse Hermann

1 Bitterbös ist der Hermann. Er ist ein richtiger Verkehrssünder. Auf den Bildern sehen wir, wie er's treibt.
Die Eltern haben ihm verboten, mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren. Trotzdem tut er es sehr oft.
Heute auch wieder. Leise, leise ist der Junge in den Keller geschlichen, um sich das Fahrrad herauszuholen. Die Mutter hat es nicht bemerkt. Links auf dem Bilde sieht man, wie er zur Schule fährt.
Dieser langsam fahrende Lkw kam dem bösen Buben gerade recht. „Da brauche ich nicht zu treten!" denkt er bei sich und hängt sich an den Wagen. Er schaut auch noch frech in der Gegend herum und lacht über die Leute, die ihm drohen.
„Wozu soll ich arbeiten?" denkt er jetzt.
Wenn ihr, liebe Kinder, wüßtet, was der Hermann schon alles angerichtet hat. Vor kurzem hat er aus Unachtsamkeit ein kleines Kind überfahren. Kurz darauf fuhr er eine ältere Frau an. Alle Leute in der Umgebung kennen diesen Verkehrssünder schon. Warum sind nur die Leute so gutmütig und zeigen ihn nicht bei der Polizei an!
Nun hängt er schon wieder hinter einem Lastkraftwagen.
Wie sehr bedauert Hermann, daß der Wagen bei der nächsten Kreuzung abbiegen muß. Jetzt soll er allein weiterradeln?

2 Wieviel Unsinn doch ein einziger böser Junge an einem einzigen Morgen anrichten kann.
Aber es kommt noch schlimmer.
Was ist nun hier wieder los?
Vor dem bösen Jungen mit dem Fahrrad fährt ein Bauer mit seinem Pferdewagen. Hermann überholt das Fuhrwerk. Wie er beim Pferd angelangt ist, hebt er plötzlich seinen Arm, um das Pferd zu erschrecken. Der Bauer, der das selbstverständlich bemerkt, schimpft sofort auf den Jungen. Der aber hat nichts Besseres zu tun, als dem Mann die Zunge herauszustrecken. Dabei wäre es dann beinahe zu einem Unglück gekommen, denn der böse Verkehrssünder dreht sich dabei nach dem Bauern um. Dadurch achtet er nicht auf die Fahrbahn. Von vorn kommt ihm plötzlich ein Auto entgegen.
Nur im letzten Moment gelingt es den beiden Fahrern, einander auszuweichen. Hermann reißt seinen Lenker nach rechts, und der Autofahrer bremst und zieht seinen Wagen auch nach rechts.
Das ging noch einmal gut aus.
Aber wir müssen an das alte Sprichwort denken: „Der Krug geht so lange zu Wasser, bis er bricht."
Wir werden es sehen.

105

Abbildung 71

tun, Denunziation ist nicht mehr die ‚kleine Macht des ‚Volksgenossen",[97] sie definieren sich nicht (mehr) als Hilfspolizisten mit dem selbsterteilten Mandat der Brandmarkung von Sozialauffälligkeit und Regelbruch in ihrem sozialen Nahbereich. Die offene Gesellschaft muss auch ein gewisses Maß an provokativer, ‚bitterböser' Regelüberschreitung nicht nur von Verkehrssündern hinnehmen können.

Durch die substanzielle Verwestlichung der westdeutschen Gesellschaft[98] hat sich ein erheblicher Teil des autoritären deutschen Habitus verloren, der in der Interaktion von Fidibus und dem Genossen Hauptwachtmeister noch sehr lebendig ist.[99]

Der Polizist im Westen ist zunächst einmal „Herr Schwarten", dann ist er „der Polizeiwachtmeister dieses Bezirks".[100] Mit dem Genossen Hauptwachtmeister Hoppe hat er wenig Ähnlichkeit, auch äußerlich. Obwohl er schon von Hermanns diversen Vergehen weiß, ist er

97 Gisela Diewald-Kerkmann, Politische Denunziation im NS-Regime oder Die kleine Macht der ‚Volksgenossen', Bonn 1995.

98 Sehr früh diagnostiziert von Fritz René Alleman, Bonn ist nicht Weimar, Köln 1956.

99 Das Konzept des ‚roten Preußen' mit Blick auf die DDR besonders trennscharf bei Timothy Garton Ash, „Und willst du nicht mein Bruder sein …". Die DDR heute, Hamburg 1981.

100 Abbildung 72.



3 Zunächst einmal müssen wir hören, wie es auf dem Weg von der Schule nach Hause war.
Der kleine Hans-Peter ist ein braves Kerlchen. Er selbst macht niemals böse Streiche. Gern jedoch läßt er sich von anderen Kindern verleiten mitzutun.
Der böse Hermann ist für den kleinen Hans-Peter ein ganz forscher Kerl. Wenn Hans-Peter von Hermann erzählt, so sagt er immer: „Mein Freund Hermann ...“ Alles, was der Hermann tut und sagt, ist gut und richtig. Hermann befiehlt: „Komm, wir wollen etwas anstellen!“, und der kleine Hans-Peter ist dabei.
Heute sagt Hermann: „Du steigst mit auf mein Rad. Ich nehme dich mit nach Hause.“ Natürlich läßt sich Hans-Peter das nicht zweimal sagen. Beide wissen selbstverständlich, daß das nicht erlaubt ist.
Dieses Mal aber haben die Jungen großes Pech. An der nächsten Ecke steht Herr Schwarten, der Polizeiwachtmeister dieses Bezirks. Er hält die beiden Verkehrssünder an und sagt: „Heute morgen hingst du hinter einem Lkw. Ein alter Mann hat es mir gesagt.“ Der Wachtmeister schreibt die Namen der Jungen auf.
Ob sich die Eltern über den Brief von der Polizei freuen werden?

106

Abbildung 72



Koppel-doppel rumpelt ein Dreirad vorbei.
Mit dem wird Fidibus um die Wette fahren.
„Jetzt werde ich euch was zeigen.“
„Zeig's nicht, paß auf!“ rufen seine Freunde. „Komm lieber zum Pioniernachmittag.“
Sie sind gekommen und wollen Fidibus abholen, weil er sicherlich wieder vergißt, daß heute Gruppennachmittag der Jungpioniere ist.
Natürlich, Fidibus hat es vergessen, und im Augenblick hat er auch keine Zeit. Er muß mit dem Dreirad um die Wette fahren.

Abbildung 73

nicht selbst tätig geworden: vielleicht sogar zum Erstaunen des älteren Herren, der ihn informiert hat. Schwartens zivile Gestik erinnert eher an einen englischen Bobby als einen preußisch-deutschen Schutzmann, aber dieser Fall ist ja auch recht klar. – Auch die technische Fahrradsicherheit ist eine soziale und kulturelle Konstruktion, die den sozialen Wandel und Kulturverschiedenheiten abbildet. Hermanns Jungenfahrrad ist in den 1960er Jahren nicht Gegenstand der Amtshandlung von Herrn Schwarte, obwohl es z.B. keinen Kettenschutz hat. Reflektoren in den Speichen sind auch Produkte einer späteren Sicherheitsphilosophie. Sehr wohl interessiert sich der Wachtmeister West für die – in Deutschland – verbotene Überbelegung des Fahrrads: in den Niederlanden hätte Herr Schwarte mit der Durchsetzung dieser deutschen Norm erhebliche Probleme, denn Niederländer sind Meister in der gewagten multifunktionalen Nutzung ihres *fiets* für mehrere Personen und Transportgüter.[101]

Auch im Osten ist das Fahrrad eine mögliche Gefahrenquelle. Fidibus und der ‚böse Hermann' haben systemübergreifend ähnliche Vorstellungen vom abenteuerorientierten Radfahren. Fidibus trifft einige junge Pioniere und gibt vor ihnen an, was er alles mit seinem Fahrrad

101 Dazu Dik Linthout, Frau Antje und Herr Mustermann. Niederlande für Deutsche, Berlin [22]2003, S. 187-190.

machen kann. Aber anders als im Westen hat in der DDR die *peer*-Gruppe der Gleichaltrigen schön genügend Kollektiv- und zugleich Normbewusstsein, den waghalsigen Selbstverwirklicher von seinem Tun abzuhalten: „;Zeig's nicht, paß auf!' rufen seine Freunde. ‚Komm lieber zum Pioniernachmittag!'"[102] Aber jetzt zeigt sich, wohin das noch nicht ausreichend korrigierte Ausscheren aus dem Kollektiv führt: zum offenen Bruch mit ihm. Seine Interessen gehen ihm über die Gemeinschaft der jungen Pioniere. In Fidibus werden die reaktionären Rückstände der kriminogenen Klassengesellschaft erkennbar:

> Der *allgemeinen Kriminalität* [Herv. im Text, d. Verf.] Haben die Arbeiterklasse und ihre Verbündeten grundsätzlich zu begegnen als einer sozial negativen Erscheinungsform von individuell-gesellschaftlichen Konflikten, die der sozialistischen Gesellschaft trotz der Befreiung von antagonistischen Klassengegensätzen noch für eine historisch relativ lange Zeit erwachsen. Die weitere Eindämmung und schrittweise Zurückdrängung der allgemeinen Kriminalität ordnet sich folglich notwendig in den ebenso dynamischen wie komplizierten und widerspruchsvollen Prozeß der massenhaften Herausbildung und Ausprägung sozialistischer Gesellschaftsbeziehungen und Persönlichkeiten ein. Dies ist ein Prozeß des ständigen Ringens um die Überwindung allen reaktionären Erbes und aller überlebten wie jeglicher klassenfeindlicher Einflüsse und Störversuche, um eine weitsichtige Lösung der Widersprüche des Sozialismus, um die Überwindung spontaner Widerspruchsentfaltung und die Beherrschung der Gesetze der Entwicklung der Gesellschaft und der Persönlichkeit ihrer Mitglieder – ein Prozeß, der keineswegs geradlinig verlaufen kann.[103]

Das zeigt uns Fidibus in aller Drastik: „Er muß mit dem Dreirad um die Wette fahren."[104]

Eine Weile geht diese Egozentrik gut und der Regelbrecher schwimmt mit im beeindruckend dichten realsozialistischen Verkehrsstrom, der großstädtisch und durch die Mischung östlicher und westlicher Automarken weltläufig wirkt. Die westliche Welt von Herrn Wachtmeister Schwarte ist dagegen eine Provinz, in der es sogar noch ein Pferdefuhrwerk gibt. Das ist die stillstehende Welt des Klassenfeinds, die in unüberbrückbarem Gegensatz zur DDR als einer forcierten modernen Gesellschaft in Bewegung steht.[105] Sichtbare Mobilität ist für den SED-Staat ebenso ein Vitalitätsbeweis wie ihre demonstrativ auf Paraden präsentierte Wehrhaftigkeit: Der Sozialismus lebt.

Anders als der ‚böse Hermann' hat Fidibus weniger Glück. Der Fahrer des Motor-Dreirads muss abrupt bremsen, Fidibus wird die Ladfläche geschleudert, sein Fahrrad bleibt als schreckli-

---

102 Abbildung 73.

103 Strafrecht der DDR, S. 111.

104 Abbildung 73.

105 Vgl. Christoph Kleßmann, Die doppelte Staatsgründung. Deutsche Geschichte 1945-1955, Bonn ^{4}1986, S. 269-277, 288-291; ders., Zwei Staaten, eine Nation. Deutsche Geschichte 1955-1970, Bonn 1988, S. 308-319, 330-356.

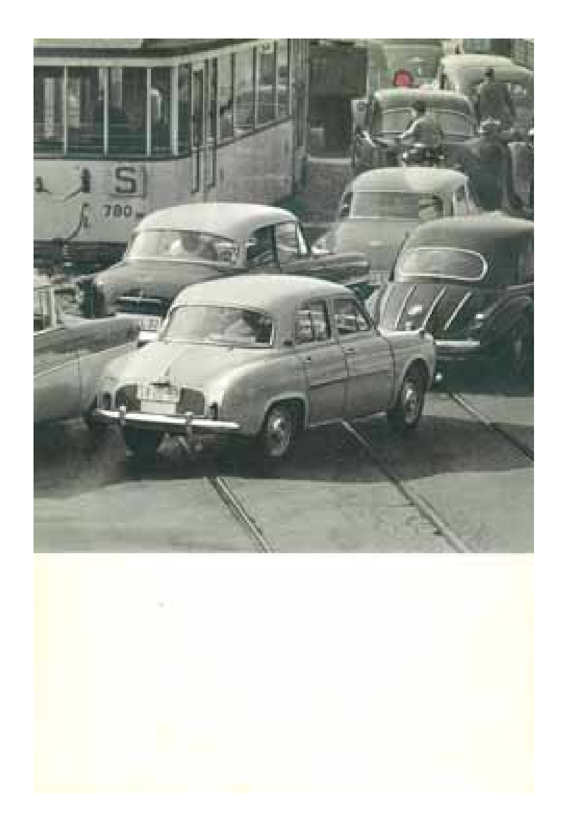


Abbildung 74



Bei der Polizei ist ein Kinderfahrrad abgegeben worden. Hauptwachtmeister Hoppe überlegt, wem das Rad wohl gehören könnte? Da geht die Tür auf, und der Dreiradkarrenfahrer und Fidibus kommen herein.

„Stellen Sie sich vor, Genosse", ruft der Gemüsemann, „ich komme mit meiner Karre vor der Markthalle an, und wer sitzt oben drauf?"

„Ich", sagt Fidibus leise.

Hauptwachtmeister Hoppe schüttelt ärgerlich den Kopf.

„Ich bin doch bloß radgefahren . . ."

„Aha, auf dem Fahrrad. Bist du gefahren, oder hast du gespielt?"

Fidibus blickt stumm auf den Boden.

„WER DIE HÄNDE FEST AM LENKER HÄLT
NIEMALS AUF DIE NASE FÄLLT!

Merke dir das", sagt Genosse Hoppe und schreibt etwas in sein Notizbuch. „Komm morgen um drei wieder. Aber pünktlich."

Fidibus sieht, daß der Hauptwachtmeister diesmal wirklich böse ist.

Abbildung 75

ches Symbol eines Kinderunfalls auf der Straße zurück. Allerdings hat er Glück im Unglück; weiter passiert ist ihm nichts. Der Fahrer entdeckt den blinden Passagier bei seiner Ankunft auf einem Markt und führt den vollkommen Verstockten der Staatsgewalt in Person von Genosse Hauptwachtmeister Hoppe zu.

Großer Selbstkritik bedarf es nicht, der Feind des Kollektivs ist sich seiner Verfehlungen bewusst, was Körpersprache und leises Antworten zeigen. Der Vertreter der Arbeiterklasse in grauem Arbeitskittel (und mit der sich noch haltenden NS-Einheitsfrisur für erwachsene Männer), gestört in seiner Planerfüllung, sowie der Genosse Hauptwachtmeister in modischer Blouson-Uniform, über der Hose getragen, blicken auch eher erstaunt als streng auf den Regelbrecher, der es nun schon so weit gebracht hat, in einem Polizeilokal vorgeführt zu werden, erkennbar an den Insignien bürokratischer und investigativer Amtsgewalt: Schreibtisch, zwei (!) Telefone, Aktenschrank. Jetzt ergeht ein strenger Verweis und die wohlweislich noch unbestimmte Aufforderung zum Wiedererscheinen bei der Behörde: nie ein gutes Zeichen in Polizeistaaten. Dahinter steckt allerdings nur eine Nachsitzerstunde im Verkehrsunterricht, in der Fidibus mit anderen Verkehrssündern wieder kollektivfähig gemacht werden soll. Das ist schon etwas anderes als der Brief von West-Wachtmeister Schwarte an die Eltern des ‚bösen Hermann': Hier zeigt der sozialistische Staat Verantwortung für seine jungen Bürger. Die Erziehungsdiktatur

arbeitet mit modernsten didaktischen Mitteln, u. a. einer Magnettafel mit magnetischen Fahrzeugen, an denen die Eleven unter Beweis stellen können, was sie gelernt haben. Vor den Fenstern sind durchaus keine Gitter. Ein freundliches Lachen von Genosse Hoppe tut auch seine Wirkung. Und in der Tat: aus Anlass des nächsten Pioniernachmittags, für den es noch kein Programm gibt, schlägt der Regelbrecher und Individualist von gestern vor, doch Genosse Hoppe für eine Extralektion Verkehrsunterricht einzuladen, denn Fidibus hat nun einen Draht zu Partei und Staatsgewalt. Und Hoppe kommt. Demgegenüber ist der Verkehrsunterricht West ein Unterrichtsgegenstand der Volksschule. Hier organisiert ein an die Körperlichkeit Heinz Erhardts erinnernder Lehrer, Herr Krüger, die ‚Rollerschule' und geht mit seiner Klasse die wesentlichen Regeln durch, wobei ihm älteren Schüler zur Seite stehen. Die zentrale Botschaft von Bild und Text ist die Übung in Rücksichtnahme:

> Der Ernst mit der Brille wollte sicher mit Schwung vom Fußweg auf den Zebrastreifen rollern. Auf einmal fällt ihm ein, dass er das ja nicht darf, und er bremst scharf. Aber das ist nicht gut gegangen. Der fixe Georg hat den Vorfall beobachtet und lacht Ernst aus. Ja, der Georg weiß genau Bescheid. Nur seine Handbewegung darf Herr Krüger nicht sehen, denn im Straßenverkehr sollen sich ja alle Menschen höflich benehmen und nett zueinander sein. Vielleicht sollte Georg dem Ernst ein bißchen helfen?[106]

Im Osten ist ein Sinn des Verkehrsunterricht auch der Hinweis auf das wache Auge der Staatsmacht: „Genosse Hoppe kommt zu den Pionieren. ‚Da ist ja Fidibus. Du hast mir viel Sorgen gemacht', sagt er. ‚Aber jetzt nicht mehr, nun bin ich Ihr Freund und passe immer gut auf.'"[107] Seid nett zueinander ist hier nicht die Botschaft.

Vorbilder

Ein spröder Text schließt den Verkehrskursus der West-Fibel ab. Er bietet eine nüchterne Folge von Schlussfolgerungen aus einem knappen Obersatz, die auf Plausibilität, Situationsbewusstsein und *common sense* zielen. An erster Stelle steht die Befähigung zur realistischen Gefährdungslage, dann der Appell an die vernunftorientierte Verhaltensanpassung auf der Grundlage von Regelkenntnis und Regelbefolgung. Die Abschaffung des Verkehrsunfalls oder die Hebung des moralischen Niveaus der Verkehrsteilnehmer ist nicht vorgesehen.

106 Meyers Kinder-Verkehrsfibel, S. 81.

107 Fidibus paß auf, S. 26.

Kinder nehmen am öffentlichen Straßenverkehr als Fußgänger oder als Radfahrer teil.
Der Fußgänger ist der langsamste Verkehrsteilnehmer. Wenn er erwartet, daß die Fahrer in den Fahrzeugen auf ihn Rücksicht nehmen sollen, dann muß er auch diese Rücksicht üben und möglichst schnell die Fahrbahn überqueren. Kinder und besonders Kleinkinder sind ständig in großer Gefahr, wenn sie auf der Straße sind. Eltern und Erzieher können sie nur schützen, wenn sie immer wieder auf die Gefahren im Straßenverkehr hinweisen und die Kinder beaufsichtigen.
Kinder und Jugendliche müssen jedoch auch selbst mithelfen, die Verkehrssicherheit auf Straßen und Plätzen zu erhöhen. Sie können es nur, indem sie als Fußgänger oder als Radfahrer keine Fehler im Verkehr begehen und den Unterricht in Verkehrserziehung ernst nehmen.
Die wichtigsten Gesetze und Verordnungen aus dem Straßenverkehrsrecht sollten alle Verkehrsteilnehmer kennen.

119

Abbildung 76



Abbildung 77

Genosse Hoppe zeigt, wie es geht und was die sozialistische Menschengemeinschaft von ihren Gliedern erwarten kann und muss. Allerdings dürfte es nur im Hinblick auf des Fidibus automobile Zukunft als Trabant- oder gar Wartburg-Fahrer relevant sein, wie man auf einer Kreuzung richtig links abbiegt. Aber auch im Sozialismus ist Verkehrsunterricht Automobilitätstauglichkeitsunterricht.

Fidibus kehrt in das Kollektiv heim: „Er will so sprechen wie Hauptwachtmeister Hoppe, sein Freund."[108] Jetzt ist Fidibus ein nützliches, verantwortungsbewusstes Mitglied des Kollektivs, er ist Pionier Fidibus. Ob er nun selbst Genosse Hauptwachtmeister bei der Volkspolizei werden will oder nicht, er wird seinen Platz in der sozialistischen Menschengemeinschaft ausfüllen, genauer gesagt: ausgefüllt haben. Denn schätzt man sein Alter ab, dürfte er beim Erscheinen des Buches 1959 sieben oder acht Jahre alt sein. Beim Mauerfall wäre Fidibus über Mitte Vierzig, heute Ende Fünfzig, mit einer DDR-Biographie, in der dem Genossen Hauptwachtmeister Hoppe entscheidendere Bedeutung zukommt als dem Wachtmeister Schwarte im Lebenslauf des etwa gleichaltrigen Verkehrssünders Hermann in der West-Verkehrsfibel.

108 Abbildung 77.



Dort in der Nähe des Kaffeeladens, vor dem unsere Geschichte angefangen hat, hört sie auch wieder auf.

Wieder trifft Fidibus zwei Kinder hier. Sie sind noch klein und wissen nicht, wie man über die Straße gehen muß.

„Ihr wißt es nicht?" fragt Fidibus streng. Er will so sprechen wie Hauptwachtmeister Hoppe, sein Freund.

„Keine Angst", Fidibus faßt die beiden Kinder an der Hand, „ich werde euch über die Straße bringen."

„Schönen Dank! Pionier Fidibus", sagen die Kinder.

„In Ordnung", antwortet Fidibus, „wenn ich groß bin, werde ich ..."

Leider verschwindet Fidibus gerade im Laden. Hoffentlich weiß er, was er holen wollte und hat nicht wieder alles verschusselt. Aber was will er nun werden, wenn er groß ist?

Vielleicht Flieger oder Bergmann? Oder Radrennfahrer oder Lokomotivführer? Oder vielleicht Genosse Hauptwachtmeister bei der Verkehrspolizei?

Was meint du?

DER KINDERBUCHVERLAG BERLIN

Abbildung 78

Zehn Verkehrsregeln für den Fußgänger!

Denke daran, daß Vater und Mutter stets um dich besorgt sind, wenn sie dich auf der Straße wissen. Lies die folgenden Verkehrsregeln mit besonderer Sorgfalt und – beachte sie!

1. Benutze die Gehwege. Gehe rechts und hindere nicht den Verkehr durch unnötiges Stehenbleiben, vor allem nicht dicht an Straßenecken, denn du nimmst den Verkehrsteilnehmern auf dem Fahrdamm dadurch die Sicht.
2. Überquere die Straße auf dem kürzesten Wege, also rechtwinklig, nie schräg. Schaue zuvor erst nach links, dann nach rechts. Benutze tunlichst die kenntlich gemachten Übergänge (Zebra- oder Nagelstreifen).
3. Überzeuge dich, bevor du die Fahrbahn betrittst, ob sie frei ist. Überschreite den Fahrdamm schnell und ohne Aufenthalt. Bist du auf der Mitte der Fahrbahn und kannst die gegenüberliegende Seite vor den von rechts kommenden Fahrzeugen nicht mehr erreichen, dann bleibe ruhig stehen. Versuche nicht, noch schnell auch diesen Teil der Fahrbahn zu überqueren.
4. Achte bei Straßenkreuzungen auf die Fahrtrichtungszeichen der Fahrzeuge.
5. Verkehrsampeln sind auch vom Fußgänger zu beachten. An Schranken-, Seil- und Kettenabsperrungen halte dich innerhalb der Absperrungen.
6. Laufe nicht vor Fahrzeugen hin und her. Der Fahrdamm gehört den Fahrzeugen, der Bürgersteig dir. Nur wenn du Gegenstände mitführst, die den übrigen Fußgängerverkehr behindern, mußt du die äußerste rechte Seite der Fahrbahn benutzen. Du mußt dann aber die nötige Rücksicht auf den Fahrverkehr nehmen.
7. Erwarte die öffentlichen Verkehrsmittel (Busse) auf dem Bürgersteig oder den dafür geschaffenen Verkehrsinseln, nicht aber auf dem Fahrdamm.
8. Gehe nicht dicht hinter einem Fahrzeug über die Straße, das entgegenkommende Fahrzeuge verdecken könnte. Sei auch hinter stillstehenden Fahrzeugen vorsichtig.
9. Handwagen und auch geschobene Fahrräder gehören auf den Fahrdamm. Nur Krankenfahrstühle und Kinderwagen, die ihrem Bestimmungszweck dienen, dürfen auf den Gehwegen geschoben werden.
10. Ist kein Gehweg vorhanden, z. B. auf Landstraßen, so ist immer die linke Straßenseite zu benutzen.

2* 19

Abbildung 79



Karin rollert auf der Fahrbahn. Zuerst fuhr sie auf der rechten Seite. Dann wechselte sie plötzlich nach links hinüber. Ein Autofahrer, der sie gerade überholen wollte, mußte scharf bremsen. Karin rollert vergnügt auf der Fahrbahn weiter. Wie findet ihr das? Bitte unterstreicht alle Wörter, von denen ihr glaubt, daß sie für Karins Verhalten zutreffen:

1. Klug
2. Dumm
3. Leichtsinnig
4. Vorsichtig
5. Gedankenlos
6. Besonnen
7. Ganz schlimm
8. Unbedenklich
9. Verkehrsgefährdend
10. Vorbildlich
11. Schlechtes Beispiel

Abbildung 80: Die Neue Teddypolizei, 1978: ‚neu' im Zeichen kritisch-hinterfragender Erziehung und auf dem Weg zur Didaktisierung der Gesellschaft – aber konventionell in der Betonung von Selbstverantwortung und Einsichtsfähigkeit. Fidibus ist inzwischen wahrscheinlich schon bei der Volkspolizei und fährt als verdienter Funktionsträger einen Wartburg. 1978 ist der NSO Ro 80, den man auf Abbildung 80 sieht, schon zehn Jahre auf dem Markt, auch wenn er nicht so aussieht.
(Quelle: F. Förster, Die neue Teddypolizei. Erst sehen, dann gehen!, S. 29)

5 PS mehr

Techniksozialisation im Autoquartett der 1960er Jahre

Abbildung 81: Welcher automobile Identitätswunsch verbirgt sich hier?



Mit einem Auto-Quartett aus den 1960er Jahren war man auf Schulhöfen der späten 1970er Jahre nicht wirklich konkurrenzfähig gegenüber den neuen Leittechnologien wie Jets, Hochgeschwindigkeitszügen und der aktuellen Formel I. Das lag vielleicht auch daran, dass die auffällig nachkolorierten Fahrzeuge auf den Quartettkarten, deren Qualität sich im Vergleich zu den Hochglanzfotos neuer Kartenspiele ein wenig DDR-artig ausnahm, noch durchaus im Straßenverkehr vorkamen und damit Teil des automobilzentrierten Normalalltags waren. Genau den hinter sich zu lassen, ist jedoch schon immer ein Aspekt des ausgeprägt genderspezifischen Nervenkitzels um Schneller und Größer im Quartett, das den realen Wettbewerb auf der Straße simulierend vorwegnimmt.



Abbildungen 82a und b: Starke Typen, hoher Wiedererkennungswert, auch mit zwei Zylindern. Luxus mit Hubraum unter 900 cm^3; vier Türen für die Familie.

Nicht die Rückbankperspektive der elterlichen unteren Mittelklasselimousine sollte die Schulpause bestimmen, sondern das Kommando über abenteuerliche Maschinen und ihr eingebautes Versprechen von Macht, Freiheit und Prestige.

Zunächst einmal muss spielgeschichtlich geklärt werden, dass der jungentypische Umgang mit dem Quartettspiel einen Missbrauch darstellt, wie aus der Beschreibung des klassischen Quartetts des zeitgenössischen DDR-Spielehandbuchs ‚Was spielen wir?' von Rudolf Dietze aus dem Jahr 1967 erhellt:

> Quartettspiele gibt es in verschiedenen Ausführungen und Arten in jedem Fachgeschäft bzw. jedem Schreibwarengeschäft. Von den einfachsten Spielarten für Kleinkinder angefangen, werden vor allem für Kinder der ersten Schulklassen interessante und bildende Quartettspiele gehandelt, die von hohem pädagogischem Wert sind. Das System des Spieles ist einfach und für jeden sofort zu begreifen. Es soll an Hand eines Beispieles erläutert werden: Gästequartett.[109]



Abbildung 83
(Quelle: Rudolf Dietze, Was spielen wir?, Berlin-Treptow 1967, S. 157)

> Die Karten werden einfach aus Pappe angefertigt. Auf je vier Karten wird der Name eines Mitspielers geschrieben. Dann werden vier Begriffe darauf notiert, die diesen Mitspieler kennzeichnen: eine Eigenschaft, eine Schwäche, eine Liebhaberei, einen Angehörigen oder Besitz (Auto). Auf jeder Karte wird einer dieser Begriffe rot unterstrichen. Die Karten werden gemischt und verteilt. Dann versucht man Quartette, also vier zusammenhänge Karten, zu sammeln. Der linke Nachbar des Kartengebers beginnt. Er fragt seinen linken Nachbarn nach einer Karte, die ihm noch in seinem Quartett fehlt. Beispiel: ‚Haben Sie das Fernsehgerät von Herrn Müller?' ‚Nein!' ‚Aber können Sie mir dann vielleicht die Glatze von Herrn Schulze geben?' Es darf immer dreimal gefragt werden. Wenn man dann keine passende Karte erhalten hat, darf der befragte Spieler eine ihm nicht genehme Karte abgeben. Wer aber eine Karte richtig erraten hat, darf noch einmal fragen, und zwar so lange, bis er keinen Erfolg mehr hat. Gewonnen hat, wer zuerst alle Karten ausgelegt hat. Es wird aber weitergespielt, bis der Verlierer ermittelt ist. (...).[110]

Die vulgäre Schulfhofvariante macht aus dem Quartett, das mindestens drei Mitspieler voraussetzt, einen schlichten Mann-gegen-Mann-Wettbewerb um Hubraum, PS-Zahl und Höchstgeschwindigkeit, ergänzt durch hochkontingente Faktoren wie den Anfangsbuchstaben der Mar-

109 Rudolf Dietze, Was spielen wir? Über 350 Gesellschaftsspiele zur Unterhaltung im Klubhaus, Ferienheim und im Kreise der Familie, Berlin-Treptow 1967, S. 157f., 157.

110 Ebd., S. 157f.

ke oder des Herkunftslandes im Alphabet. Gewinnen wird mit großer Wahrscheinlichkeit, wer zufällig die größte Anzahl der letzten beiden Quartetts mit den leistungsstärksten und schnellsten Fahrzeugen erhalten hat. Aber im Grunde passt diese Spielvariante keineswegs schlechter zum Thema ‚Auto' als das zivilisierte Erfragen von Vierergruppen in einer interagierenden Spielergruppe. Folgt man dem pädagogischen Optimismus des Ost-Berliner Spielehandbuchs bezüglich des erzieherischen Werts des Auto-Quartetts, muss man nach der expliziten und impliziten Botschaft des Spiels fragen, sofern man es als echtes Quartett auffasst. Der explizite Sinn aller Quartettspiele, unabhängig von den austauschbaren Differenzmerkmalen der Karten, ist die Kombination von Gedächtnis und Strategie: „Wichtig ist, daß man sich merkt und überlegt, wer wohl die ihm fehlenden Karten in den Händen hält, damit man beim Abfordern Glück hat."[111] Die abgebildeten Personenwagen spielen als solche und mit ihren spezifischen Mobilitätseigenschaften des Design und Leistungsvermögens, aber auch als hochsuggestive Identitätsmaschinen bzw. -prothesen, nur eine exemplarische Rolle. Ihr Wiedererkennungswert ist – jedenfalls bei den meisten Modellen – hoch. Ebenfalls zu den expliziten Aussagen des Autoquartetts alter Form gehört die Einteilung der Autowelt in Klassen und Unterklassen, die in sich international sind. – Dann aber wird und bleibt es implizit, suggestiv und höchst emotional. Überhaupt ist für die Welt des Autos die Überwindung von Grenzen typisch, und zwar Grenzen nationaler, ästhetischer, finanzieller, sozialer und eben emotionaler Art. Auch individuelle Vorstellungsgrenzen können durch manche Autos überwunden werden. Die Autowelt ist ständisch gegliedert und folgt einer strengen Verfassung höherer Ordnung, welche die Klassenzugehörigkeit und Partizipationschance am Gesamtverkehr regelt. Die Geordnetheit des Automobilismus ist signifikant. Alle verkehrsregulierenden Instrumente wie die Straßenverkehrsordnungen mit ihren Ge- und Verboten – insbesondere den Geschwindigkeitsbegrenzungen – erscheinen gegenüber dieser klugen inhärenten, nämlich technisch bestimmten Ordnung der Dinge künstlich und willkürlich. Wer einen FIAT 850 normale sein eigen nennt, kann eben nur 120 km/h schnell sein, wohingegen die acht Zylinder des Bentley S 3 seinem Fahrer immerhin 180 km/h ermöglichen.

Die gestufte Klassengesellschaft nimmt Maß an der Ober- oder Luxusklasse, vertreten durch Modelle von Maserati, Bentley, Mercedes und General Motors/Cadillac. Hinsichtlich ihrer räumlichen und kraftentfaltenden Größe stehen diese Fahrzeuge gleichsam außer Konkurrenz. Das ist jedoch nicht das ganze Bild. Auch die Plattformen für Staatskarossen sind Teil der automobilen Erlebnis- und individuellen Wunschwelt, die in einer Leistungsgesellschaft eins wer-

---

111 Quartett-Spielregel, F.X. Schmid/München, Autos Quartett Nr. III/86, Deckblatt, Rückseite.



Abbildungen 84a und b: Vor nordeuropäischen Birken und im grellen italienischen Gegenlicht: Europa auf vier Rädern, ganz unpolitisch und höchstpersönlich erfahrbar.

den können. Sie sind Teil ein- und desselben Autoquartetts, das beim Citroën Ami 6 beginnt und beim Cadillac Fleetwood endet. Sie fahren nicht im Himmel, sondern zur Tankstelle – wie alle anderen auch.

Das Auto ist eine Artikulationsmaschine des sozialen Aufstiegs und der sozialen Durchlässigkeit: Nichts und niemand hindert den FIAT-Fahrer, auch einmal am Steuer eines Bentley zu sitzen – so jedenfalls lautet eine der Grundannahmen der Modernisierung. So lange die FIAT-Fahrer (noch) nicht Bentley fährt, mag er seine Identität darauf stützen, dass sein FIAT einen größeren Hubraum als der Saab 96, der BMW LS Luxus und der Ami 6 hat. Er ist zwar ein echter Kleinwagen, aber er hat vier Zylinder – von seiner *italianità* einmal ganz abgesehen. Tatsächlich ist die Autorepublik erz-demokratisch. Nur vier Luxuswagen stehen in der automobilen Verfassungswirklichkeit 32 anderen Fahrzeugen in acht anderen Quartett-Klassen gegenüber. Da nützen die Höchstgeschwindigkeiten jenseits der 200 km/h wenig – die Massenrealität des Autofahrens findet in anderen Hubraumdimensionen statt. Vor allem aber ist der autosoziale Raum erfüllt von Individualität, Charakter und Schönheit.[112] Diese Werte sind kein Privileg der Oberklasse – im Gegenteil: je weiter ‚unten' in der automobilen Stratifikation, desto größer und auffälliger die Unterschiede. Ob der Ami 6 eine Schönheit war, darüber lässt sich streiten. Eine auffällige Erscheinung mit ganz eigener Designsprache und Formkultur ist der Citroën ‚zwischen 2 CV und DS' sicherlich.[113] Und auch der BMW LS Luxus und der Saab 96 verkörpern hochindividuelle Konzepte, deren technische Parameter viel besser – quartettklassenfähig: „Hubraum bis 900 cm^3" – vergleichbar sind als die Artikulationsintensitäten und emotionalen Qualitäten der Artefakte.

112 Das zeigt exemplarisch Kurt Möser, Lust am Auto, Mannheim 2004 (Katalog zur gleichnamigen Ausstellung des Landesmuseums für Technik und Arbeit Mannheim).

113 Vgl. zum Konzept Immo Mikloweit, Citroën-Personenwagen seit 1919, Stuttgart 2000, S. 130f.



Abbildungen 85a bis d: Eine Klasse für sich – aber eine Klasse unter anderen: nicht mit eingebauter Vorfahrt, aber mit dem innerweltlichen Erlösungsversprechen der automobilen Leistungsgesellschaft.

Abbildungen 86a bis d: Obere Unter-, unterste Mittelklasse? Identitätsblinde Kategorien für den Simca- oder NSU-Fahrer, vom insularen Morris-Bewusstsein ganz zu schweigen. Und auch der Kadett hat seine Eigenwürde.

Exakt diese Dimension, der ‚Identitätsschatten' jedes einzelnen PKW, wird im nackten Leistungsvergleich und seiner Emotionalität des technischen Duells eher untergehen. Heckformen, Kotflügelschwünge und der ‚Gesichtsausdruck' eines Autos sind in dieser Sichtweise nachgeordnete oder sogar irrelevante Funktionen – auch wenn es manchem Spieler beim Verlust einer Karte auffallen mag, dass sein ‚Liebling' gar kein Luxusschlitten ist, sondern z.B. der dezente Peugeot 204.

Die Auto-Klassengesellschaft des Quartetts bietet noch andere Erkenntnisse. Manche Marken sind auf mehreren Ebenen präsent; sie bilden in ihrer Modellpalette gewissermaßen den demokratischen Grundzug des Autofahrens wenn nicht für alle, dann doch für viele ab. Besonders auffällig ist das bei Opel – vertreten durch den Kadett, den Rekord 1500 und den Admiral –, bei Ford – vertreten durch den 12 M 1,2 l, den 20 M und den Falcon Futura Standard – und bei Mercedes – vertreten durch den 200, den 250 SE und den 600. Uns tritt hier eine Art



Abbildung 87: Ein bescheidener Beau mit feinen Linien.



Abbildung 88: Eine von 36 realen Wunsch-, Traum- und Identitätsmaschinen: Der Mercedes 250 S auf dem Titelblatt des Autoquartetts. Aber auch für 35 andere Wunschrealitäten ist Raum.

‚Versäulung' entgegen, der Versuch einer langfristigen sozialmoralischen Bindung des Kunden und Fahrers an die Werte einer Marke: Das ist ein charakteristischer Ausdruck von korporativem Pluralismus mit Wettbewerbselement, wirft man einen Blick auf die Konkurrenten derselben Klasse. ‚Versäulte' Verhältnisse sind gesellschaftsgeschichtlich wie offenbar auch autostratifikatorisch stets die Grundlage für ausgeprägte Identitäten: man weiß, wohin man gehört und woher man kommt. Man ist katholisch oder Sozialdemokrat, Volkswagen- oder Peugeot-Fahrer. Zugleich sorgt der Markenwettbewerb dafür, dass die Markengrenzen horizontal durchlässig sind, was der ‚versäulten' Markenbindung des Käufers Grenzen setzt.

Angesichts der expliziten Quartett-Lehre vom gestuften Auto-Gemeinwesen dürfte es illusorisch sein, sich an dem Definitionsspiel des ‚vernünftigen' Personenkraftwagen zu beteiligen. Jedenfalls in den hier in Rede stehenden 1960er Jahren mit einer bemerkenswerten Marken- und Modellvielfalt ist ‚Vernünftigkeit' ein Kollektivplural einer automobilen Mobilitätsgesellschaft: Identität ist meistens nicht vernünftig, aber sehr real und wirkungsmächtig.

Und die andere Quartett-Welt? Wie steht es mit ihren ex- und impliziten Botschaften? In gewisser Weise ist ihr Fetischismus der hohen Zahl als Ausdruck der überlegenen Leistung ‚vernünftiger', wenn man unter Vernunft allein Messbarkeit versteht.

Das Automobil ist seit jeher eine Wettbewerbsmaschine. Was sich verändert, sind die Ebenen des Wettbewerbs und die Leistungskategorien: Beherrschbarkeit eines handwerklich komplizierten Apparats oder weitgehende Selbststeuerung einer ‚posttechnischen' Black Box ; hoher Kraftstoffverbrauch als Ausdruck hoher Leistungskultur oder geringer Kraftstoffverbrauch als Ausdruck ökologischen Bewusstseins; Schnelligkeit und/oder Bequemlichkeit. Dabei war von ‚Sicherheit' noch gar nicht Rede, die sich argumentativ irgendwann einmal auf jeder Seite dieser Gegensätze vertreten fand. Anders gesagt: Möglicherweise ist das Automobil die sozio-







Abbildungen 89a bis c: Gutmütige Gesichter der unteren Mittelklasse, aber auch mit km/h-Angabe. Sie sind die Meister der Welterschließung und Multifunktionsnutzung. Außerdem sind sie echte Familienmitglieder, abgebildet in ungezählten Fotoalben anlässlich aktueller Passageriten. Ihr soziales Artefaktleben läuft nicht neben unserem her, es ist Teil unseres Lebens. In unseren Biographien sind sie mehr als nur Lebensabschnittsgefährten.





Abbildungen 90a und b: Eckige Realitäten, aber alles andere als ‚nivellierte Mittelstandsgesellschaft'.

technisch, soziokulturell und sozioökonomisch komplexeste Maschine, zu der sich der Mensch jemals in Beziehung gesetzt hat – mit weitgehenden, logiküberwindenden Folgen.

Im Übrigen ist die Dimension des Leistungsvergleichs der traditionellen Quartettkultur auch nicht völlig fremd, sonst hätte sie auf die Liste technischer Basisdaten verzichten können.

Das Auto-Quartett der 1960er Jahre lässt sich mühelos auch als Ampelstart-Wettbewerb im übertragenen Sinn spielen: meiner hat fünf PS mehr. Aber auch der rein wettbewerbsorientierte Blick auf die Fahrzeuge als Geschwindigkeitsmaschinen kann die Neugier auf die Besonderheiten ihres Funktionierens, ihre Individualität, wecken. Der quartettspielende Teenager antizipiert ‚Straßenlagen': Fahrerhaltungen und Fahrerfahrungen; er spielt Genre-Szenen und Filmsequenzen im Kopf nach, er erlebt Triumph und Scheitern, Glanz und Elend der autogestützten Identitätskonstruktion. Dazu gehört eine Menge an – zunächst noch abstraktem – Wissen über De-

tails und Zusammenhänge, das im Zuge eines rasanten gruppendynamischen Prozesses der Selbstprofessionalisierung unter *Peers* erworben wird: über Marken, ihre Modelle, deren Varianten und Ausstattungen, aber auch über ganz praktische handwerkliche Fragen des *Doing-it-yourself*. Autohändler und spätere Ausbildungsbetriebe bzw. Arbeitgeber konnten diese Techniksozialisation als Bestandteil des Normalhabitus voraussetzen: ‚man' wusste das. Umgekehrt galt auch: Wer ‚das' nicht wusste, kam für vieles nicht in Frage. Dabei fällt immer wieder der ausgeprägt egalitäre Zug der Techniksozialisation auf, die gleichsam die gesellschaftlichen und automobilen Klassenschranken sprengt: Der Facharbeitersohn konnte wesentlich mehr über den Citroën DS wissen als das Bürgerkind, das einen Teil seiner Kindheit im Fond bzw. im Schoß einer Göttin verbracht hatte. Das gemeinsame Interesse schuf den Rahmen für eine schichtungsübergreifende Kommunikation. Der Faktor Zufall im Quartettspiel welcher Form auch immer kannte auch keines Schichtungsunterschiede.



Abbildungen 91a bis d: Keine deutschen Brot-und-Butter-Autos, ob vor klassischer Kulisse oder der Lufthansa-Maschine: nur Fliegen ist schöner.

Abbildungen 92a bis d: Die Seitenansicht bekommt der DS nicht gut: aber was schert das eine Göttin? Sie hat schon ihren Sitz im automobilen Olymp.

Abbildungen 93a und b: Ist das ein seltener Jaguar neben dem Mercedes? Nein, ein deutscher Glas. Gehobene Wunschtraumvarianten bis 2700 cm^3.







Abbildungen 94a bis d: Artenvielfalt bei den Großen: hier fahren die Amerikaner vor. Und Rover behauptet die Britishness des Kühlergrills.

Der Wertekodex des in Quartettkarten übersetzten Rennens lebt vom Helden und seiner Geschichte, die narrativen Mustern der Herausforderung, der Bewährung, des läuternden Scheiterns und des grandiosen Comeback folgt. Jedes Fahrzeug hat in diesem Sinn seine Geschichte – ein Gedanke, der am konsequentesten in dem Disney/Pixar-Animationsfilm und Kinoerfolg ‚Cars' von 2006 umgesetzt wird, der die sehr amerikanische Geschichte eines (Auto)-Helden in einer menschenfreien Welt aus Autos erzählt.[114]

Sicherlich ist das nicht die ganze Geschichte des Auto-Quartetts als Quelle der Techniksozialisation. Verallgemeinernde Schlüsse sind in der Mentalitätsgeschichte der Technik ebenso problematisch wie in anderen mentalitätsgeschichtlichen Bereichen auch. Die Eigenwürde und

---

114 http://www.disney.de/DisneyKinofilme/cars/main-de.html?cid=de; vgl. dazu Sarah Pelters, Identifikationsmerkmal Automobil bzw. Identifikation und Nutzen. Die theoretisch-emotionale Bedeutung des Autos, in: Journal of New Frontiers in Spatial Concepts 1 (2009), S. 112–118.



Abbildung 95: Vier italienische Türen zum Himmel, und das mit 230 km/h.

Eigenzeitlichkeit der auf Quartettkarten auf Schulranzenformat gebrachten Artefakte erschließt sich nicht jedem. Wer kein Auge für die spröde Schönheit und den reduktionistischen Charme dieses Formensprachen-Katechismus hat und lieber einer Bolidenreligion anhängt, ist für die kulturelle, kulturwandelnde Botschaft des Automobils ohnehin blind. Um so mehr sollte das Auto den Mentalitätshistoriker dauerhaft provozieren und irritieren: als das polyvalente Artefakt und die Identitätsmaschine des *homo faber* schlechthin.

Der Geist des Quartetts als Leistungsvergleichs- und Identifikationsspiel lebt auch in anderen Artefakten bzw. verweist auf sie: die Bewegungsform des Cadillac hat viel von einem Schiff – eben als ‚Straßenkreuzer' –, das Beschleunigungspotential des Maserati steht an der Schwelle zum Flugzeug. Insofern wird hier weitergespielt und damit der strukturelle cross-over-Charakter technischer Identitäten[115] realisiert:



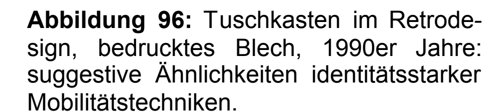
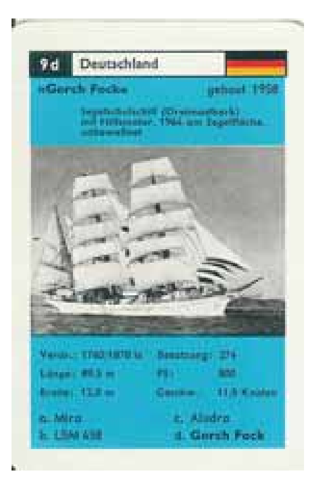


Abbildung 96: Tuschkasten im Retrodesign, bedrucktes Blech, 1990er Jahre: suggestive Ähnlichkeiten identitätsstarker Mobilitätstechniken.

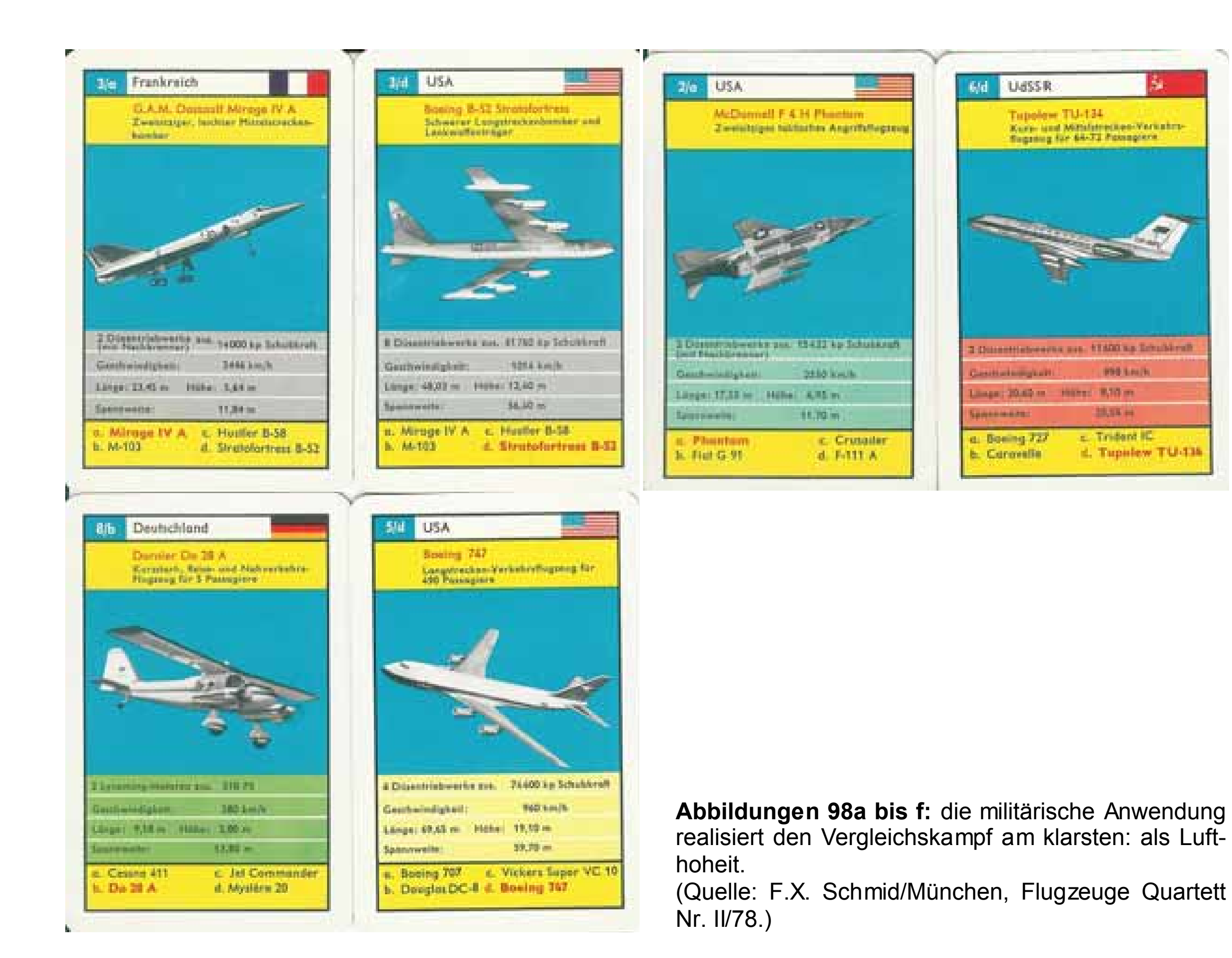
115 Kurt Möser, Fahren und Fliegen in Frieden und Krieg. Kulturen individueller Mobilitätsmaschinen, 1880-1930, Ubstadt-Weiher 2010 (zugl. Habil.-Schr. Technikgeschichte Universität Karlsruhe (TH) 2008).







Abbildungen 97a bis c: Schiffskörper. Die Linien klassischer Atlantik-Liner gehören ebenso ins Bild wie die der Dreimastbark.
(Quelle: F.X. Schmid/München, Schiffe Quartett Nr. II/77.)



Abbildungen 98a bis f: die militärische Anwendung realisiert den Vergleichskampf am klarsten: als Lufthoheit.
(Quelle: F.X. Schmid/München, Flugzeuge Quartett Nr. II/78.)

Eine Limousine, die (k)eine ist

Soziale Rollen in der Werbung für den VW 1500/1600 Variant

Wenn jemals Autowerbung dazu beizutragen versucht hat, Vorurteile abzubauen, dann die Volkswagenkampagne für den VW 1600 in der zweiten Hälfte der 1960er Jahre.[116] Sie ist Ausdruck einer eigenen Form automobiler Pädagogik auf dem Weg zur *affluent society*.[117] Der Kunde, gewöhnt an festes Image von Volkswagen, sollte lernen, das Mobilitätskonzept des Kombi als Teil der Volkswagenphilosophie und der Wolfsburger ‚Wertewelt' zu akzeptieren. Die argumentative Strategie und suggestive Bildsprache, auf die Volkswagen dafür in den 1960er Jahren zurückgriff, spiegelt zugleich Mentalitätsmuster einer sich soziokulturell verändernden, pluralisierenden Gesellschaft, zu deren Selbstdefinition VW einen Beitrag leistete. Die Werbung für den ‚großen' Volkswagen zeigt in ihren Grundaussagen eine hohe Kontinuität, in der Anpassung an die Trends, Moden und *keywords* der 1960er Jahre aber auch bemerkenswerte Flexibilität. Aus dieser Mischung entsteht eine charakteristische Form der VW-Werbung mit hohem Wiederkennungswert. Neben pragmatischen und klassisch technoiden Argumenten gewinnt die Lifestyledimension immer größere Bedeutung. VW integriert die automobil artikulierte Individualität und die Rollenpluralität in einer komplex, ja unübersichtlich gewordenen Leistungs- und Konsumgesellschaft,[118] auf deren Mobilitätswünsche ‚das' VW-Fahrzeug schlechthin, der Käfer, nicht mehr die alleinige Antwort sein kann. Volkswagen hat auch die fundamentale Bedeutung der Soziologie und der Kommunikation erkannt und beginnt mit einer weitgehenden kommunikativen Umcodierung seiner Produkte: weg von ‚völkischen', aber auch wirtschaftswunderfrommen Assoziationen der Nachkriegs- und Wiederaufbauphase hin zur Kultivierung einer multivalenten Erlebnisdimension des Volkswagenfahrens.[119] Diese Stufe in der automobilen Identitätspflege ‚zwischen Käfer und Passat', die auch vom ‚deut-

---

116 Sämtliche abgebildeten Werbeanzeigen stammen aus Westermanns Monatsheften der Jahrgänge 105 (1964) bis 109 (1968).

117 John Kenneth Galbraith, Gesellschaft im Überfluß, München/Zürich 1963 (zuerst engl. 1958).

118 Vgl. Hans Joachim Klein, Konsum, in: Bernhard Schäfers (Hg.), Grundbegriffe der Soziologie, Opladen [6]2000, S. 190f.

119 Vgl. Dieter Otten, Die Welt der Industrie. Entstehung und Entwicklung der modernen Industriegesellschaften, Bd. 2: Krise und Transformation, Reinbek 1986, S. 440-505.





Abbildung 99

Abbildung 100

schen' zum ‚europäischen' Auto führt, kann nur genommen werden, weil die Mobilitätsgrundversorgung bereits gewährleistet ist[120] und nun, wirtschaftlich gesprochen, neue Marktsegmente erschlossen und alte auf neue Weise angesprochen werden müssen. VW geht dabei erstaunlich weit und muss dies auch, birgt doch der Firmenname mit seinem Rekurs auf eine homogen vorgestellte Volksganzheit angesichts wachsender Erfahrungsverschiedenheiten gerade zwischen den Kundengenerationen und innerhalb ein- und derselben Käufergruppe das erhebliche Risiko des Realitäts- und Marktanteilverlusts. VWs Aufgeschlossenheit für die Themen der 1960er Jahre von neuen Genderrollen bis zur Popart, von einem offeneren Familienverständnis bis zur Entformalisierung des gesellschaftlichen Umgangs überhaupt, dürfte eine Grundlage für die Behauptung dieser sehr deutschen Automarke gelegt haben, die wie keine andere für das westdeutsche Projekt steht.

120 Zeitgenössisch für die frühen 1950er Jahre z. B. Heinrich Hauser, Unser Schicksal. Die Deutsche Industrie, München/Düsseldorf 1952, S. 69-87 (Volkswagenwerk).

Volkswagen entdeckt das dialogische Prinzip der Identitätskonstruktion. Im Text zu Abbildung 99 wird geschickt der Unterschied zwischen dem starren, monologischen Vorurteil gegenüber dem Kombi und der flexiblen, vernünftigen und ‚ansprechbaren' Pro-Haltung herausgearbeitet. Am Anfang steht die Wucht der Ablehnung eines Festgelegten: „So sieht doch eine Limousine gar nicht aus!"[121] Durch gezieltes Nachfragen wird die vermeintliche Unhaltbarkeit der im Kern ästhetischen Ablehnung des Kombikonzepts ad absurdum geführt, da der Hinterfragte gezwungen wird, dem Frager ein Attribut der ‚echten' Limousine nach dem nächsten zu bestätigen, das der 1600 aufweist. Am Ende zieht sich der Skeptiker auf eine Position störrischer Unbelehrbarkeit zurück, dass nicht sein kann, was nicht sein darf, worauf der dialogfähige 1600-Fürsprecher nur ein kühles „Aha." übrig hat. Die Botschaft ist klar: Kombi-Feinde sind rückwärtsgewandt, antipragmatisch und intransigent; sie passen mit ihrer Einstellung zum Auto und ihren Anforderungen an das Autofahren nicht in die Zeit. Solche Konsumentenkritik kann, auch wenn sie durch den leicht ironischen Ton gemildert wird, nur dann motivierend und überzeugend wirken, wenn sie an ein starkes konformitätsdruckerzeugendes Grundbedürfnis des ‚Modernseins' und des Willens zur Zugehörigkeit appellieren kann. VW erschließt sich auf diese Weise die Definitionskompetenz für zukunftsoffene Mobilitätskonzepte: *„Sind Sie sicher, dass in fünfzehn Jahren nicht alle Limousinen so aussehen?"* Dieser Ebenenwechsel bringt den Anwalt der ‚klassischen' Limousine so aus dem Konzept, dass es nun an ihm ist, „Warum?" zu fragen.

Der kleine Dialog spiegelt den hohen Stellenwert, den das pädagogische Argument in den 1960er Jahren auf der Grundlage allgemeiner Akzeptanz des modern-industriellen Habitus in Leistungsgesellschaften besitzt.[122] Dieser Habitus ist in einem sozialformativen Prozess seit der industriellen Revolution erworben worden und muss durch weitere Lernschritte immer wieder bestätigt, vertieft und aktualisiert werden. VW übernimmt hier die Rolle eines kybernetisch inspirierten Lehrmeisters, der aufgrund einer technikgestützten und pragmatischen Argumentation in der Lage ist, Vergangenheit und Zukunft der Mobilität so plausibel zu verbinden bzw. kommunikativ zu steuern und an den Erwartungshaltungen des Kunden rückzukoppeln,[123] dass jedes Gegenargument in den Verdacht der Technikfeindlichkeit und mangelnden Lernbereitschaft gerät. Die VW-Werbepsychologen greifen, gestützt auf eine Markt- und Kommuni-

121 Abbildung 99.

122 Z.B. Hans-Hermann Groothoff, Pädagogik, in: Das Fischer-Lexikon Pädagogik, hg. v. dems., Frankfurt am Main 1964, S. 204-221.

123 Felix von Cube, Kybernetik und Pädagogik, in: Fischer-Lexikon Pädagogik, S. 175-186.

kationsanalyse,[124] steuernd in den Empfängerhorizont ein, um sozialpsychologisch ‚nachzusteuern'. Ganz nach dem sozialpsychologischen Lehrbuch geht die VW-Werbung daran, sich weniger am Typus des hohen Self-Monitorer,[125] sondern eher an dem des niedrigen Self-Monitorer[126] zu orientieren – bzw. letzteren als sozial attraktiv herauszustellen. Nicht die „soziale Anpassungs-", sondern vielmehr die „Wertausdrucksfunktion"[127] soll sozialdominant sein. Bei so viel pädagogischem Elan muss der ‚Erzieher' auch Hemmungen seiner ‚Schüler' überwinden können, die mit der Erlaubtheit z.B. des Bedürfnisses nach ‚sportlichen' Eigenschaften bei einem ‚vernünftigen' Auto zusammenhängen. VW kann hier beruhigen, wie der Text zu Abbildung 100 zeigt: Der Familienwagen darf sportlich sein, weil sportlich in der Interpretation von VW auch sicher, komfortabel und sparsam sein kann: „Aber nicht so sportlich, dass einem der Spass vergeht."[128] Die VW-Mobilität bietet für alles das rechte Maß, gewissermaßen den goldenen Schnitt der Automobilität, aber nicht mehr ‚für alle' in einer nivellierten oder gar ‚formierten' Mittelstands-, sondern ‚für jeden' in einer fortgeschrittenen Konsum- und Kommunikationsgesellschaft – eine wichtige, auf die Potenziale des Individualismus zielende Unterscheidung. VW reagierte auf einer bunter gewordene soziale Realität.

Die Relativierung von Genderrollenbildern gehört zu gesellschaftsgeschichtlichen Zentralphänomenen der 1960er Jahre.[129] VW nutzt diesen Trend und spielt mit Rollenerwartungen, wie der Text zu Abbildung 101 zeigt. Der Text stellt als Obersatz eine Aussage voran, die im Verlauf der wiederum stark auf Nachfragen gestützten Argumentation als männliches Vorurteil entlarvt wird, das Frauen in den Mund gelegt wird, um von der eigenen Vorurteilsbefangenheit in Kombi-Fragen abzulenken. Am Ende ist klar: nicht ‚Sie' setzt sich nicht „in einen solchen Lieferwagen"[130] wie den VW 1600, sondern ‚Er'. Der Text gibt dem männlichen Vertreter an-

---

124 Vgl. Winfried Schulz, Kommunikationsprozeß, in: Fischer-Lexikon Publizistik, hg. v. Elisabeth Noelle-Neumann, dems., Frankfurt am Main 1971, S. 89-109.

125 Hans-Werner Bierhoff, Sozialpsychologie. Ein Lehrbuch, Stuttgart u.a. [5]2000, S. 273: „Hohe Self-Monitorer orientieren sich an der sozialen Erwünschtheit, indem sie in unterschiedlichen Situationen danach trachten, sich situationsangemessen zu verhalten und die Rollen, die sie spielen, gut zu spielen. Sie gehen mit dem konform, was sie als sozial wünschenswert ansehen."

126 Ebd.: „Niedrige Self-Monitorer sind demgegenüber vor allem daran interessiert, ihre Werte zum Ausdruck zu bringen."

127 Ebd.

128 Abbildung 100.

129 Angela Vogel, Frauen und Frauenbewegung, in: Die Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, Bd. 3: Gesellschaft, hg. v. Wolfgang Benz, Frankfurt am Main 1989, S. 162-206.

130 Abbildung 101.

geblich weiblicher Ablehnung gegenüber diesem Fahrzeug Gründe an die Hand, die belegen sollen, wie unsachlich diese Ablehnung ist und auf unhinterfragten Sehgewohnheiten – der Frau – beruht: „Sie ist es vielleicht gewöhnt, Wagen dieser Art als Lieferwagen zu betrachten."[131] Bequemlichkeit und praktische Nutzbarkeit sprechen für sich: männlichen Ansprüchen genügend, wird die Volumengröße sogar quantifiziert. So viel Sachlichkeit führt schließlich zur Wahrheitsfrage: „Hat Ihre Frau wirklich gesagt, sie würde sich nicht in einen solchen Wagen setzen? Oder haben Sie einfach nur gedacht, dass sie so denken würde?"[132] Die klassischerweise ‚männliche' Automobilkompetenz hat eigentlich die sachlichen Argumenten gegenüber aufgeschlossene Frau: „Vielleicht ist Ihre Frau viel vernünftiger als Sie denken."[133] Der männliche Kombi-Skeptiker steht als sachlich und emotional inkompetent da. Die in der Abbildung demonstrativ offenstehende Beifahrertür steht rollenerwartungsgemäß für ‚Sie' als ‚geborene' Beifahrerin offen – was angesichts der deutlich gewordenen Sachkompetenzumkehr ebenfalls als Vorurteil entlarvt wird. Eigentlich müßte ‚Sie' am Steuer sitzen. Die VW-Werbung beteiligte sich an der Dekonstruktion eines Männerbildes, das den Primat der Technikkompetenz behauptete.[134] Der Schlüsselbegriffe dafür waren Vernunft und Familienfreundlichkeit.

VWs Vorurteilsbekämpfung und Marktsegmenterschließung ist frontal und robust, wie der Text zu Abbildung 102 belegt: Der Lieferwagenkomplex sitzt tief im deutschen Autokäufer. Der scheint nicht auf einer Stufe mit dem Handwerker und Lieferanten stehen zu wollen, sondern möchte die *blue collar/white collar*-Grenze an der äußeren Form seines Fahrzeugs erkennen können. Die Limousine steht demgegenüber für hohes soziales Prestige und für finanzielle Möglichkeiten oberhalb des Käfers. In diesem Sinn muss man in einer Limousine auch keine „Blumenkästen, Kinderwagen, Liegestühle, Überseekoffer (...)"[135] transportieren, weil sich das mit dem Repräsentationseffekt nicht verträgt. Genau diese Haltung will VW bekämpfen und die Polyvalenz der Funktionalitäten im Bewusstsein der Kundschaft verankern: nicht Repräsentation *oder* Multi-Funktionalität, sondern Repräsentation *und* Multi-Funktionalität: „Sehen Sie diesen Vorteil? Oder haben Sie immer noch ein Vorurteil?"[136] Also doch lieber einen VW 1600 Variant – wie er hier schon heißt – als Vorurteile.

---

131 Ebd.

132 Ebd.

133 Ebd.

134 Vgl. Wolfgang Schmale, Geschichte der Männlichkeit in Europa (1450-2000), Köln u. a. 2003, S. 238-271.

135 Abbildung 102.

136 Ebd.



Abbildung 101





Abbildung 102

Konventionell im Sinn von uninnovativ will VW nicht sein: auch die herkömmliche Stufenheck-Limousine darf nicht in das Licht des Auslaufmodells gerückt, ihr Käufersegment nicht völlig frustriert werden. Ihre Gemeinde wird durch ein Bekenntnis zur gleichbleibend hohen technischen Qualität der VW-Merkmale angesprochen und aus der traditionalistischen Ecke geholt. Der ‚unkonventionelle Personenwagen' setzt hingegen mehr auf die innovative Dynamik, die VW stärker in das Firmenimage aufnehmen will. Diese soll als geradezu zwingend sozial bezweckt im Sinn des Firmenlogos verstanden werden: „Muss denn, was so praktisch ist (und nützlich und vernünftig), unkonventionell sein? Vor allem, wenn es so schön und elegant ist wie der VW Variant?"[137] VW will die Hemmschwelle gegenüber der Unkonventionalität senken. Als konventionell soll empfunden werden, was den VW-Werten wie Verlässlichkeit, Qualität und Innovation widerspricht. Dabei hat VW mögliche Bedenken genau im Auge – so auch den denkbaren Vorwurf der unpraktischen Größe: „(...) wenig Platz [zu] brau-

137 Abbildung 103b.





Abbildungen 103a und b

chen beim Parken",[138] ist auch ein Qualitätsmerkmal. Ausstattungsattribute des Komforts spielen ebenfalls eine wichtige Rolle: VW steht nicht mehr für die automobile Erstausstattung des Nachkriegslandes. VW-Kunden entscheiden sich nicht ohne Grund und Vergleich – für VW.

Wiederholung gehört zum Lernen wie zur Werbung. Mitte der 1960er Jahre waren alle Argumente für den Variant bekannt, sie hatten bereits leitmotivische Funktion. Der Text zu Abbildung 105 zeigt, wie weitgehend der VW-Kombi bereits als Element des Lebensstils im soziologischen Sinn geworden ist: „Lebensstil (...) wird in biographischen Prozessen entwickelt und bildet eine Synthese von bewußt vorgenommenen und unbewusst routinisierten Verhaltensweisen, von Einstellungen und Zielvorstellungen, von Kontakten und Interaktionen mit Mitmenschen."[139] Der VW 1600 soll als so normaler Teil biographischer Lebensstilkonstruktion empfunden werden, dass er denjenigen unter Rechtfertigungsdruck setzt, der ihn nicht kauft:

138 Abbildung 104.

139 Stefan Hradil, Lebensstil, in: B. Schäfers, Grundbegriffe der Soziologie, S. 204-207, 204.





Abbildung 104 **Abbildung 105**

„Dass ein VW Variant praktischer und nützlicher ist als eine normale Limousine, kann man nicht bezweifeln. Man kann höchstens wenig Wert darauf legen.“[140]

Die Welt als plurale, soziale Mobilitätskonstruktion von VW, zusammengehalten durch einen Dekalog technischer Superioritätsmerkmale und Kundenzufriedenheit auf der Grundlage einer ausgeprägten Kultur des Maßhaltens, kurz: die VW-Werte: „Soziokulturelle Werte als zentrale Elemente der *Kultur* einer Gesellschaft dienen (aus anthropologischer Sicht) den durch Instinktreduktion und Verhaltensunsicherheit gekennzeichneten Menschen als generelle Orientierungsstandards. Die meist als ‚selbstverständlich' oder ‚natürlich' empfundenen W. schränken den ‚Unterscheidungs- und Entlastungsdruck' (Arnold Gehlen) ein und erfüllen eine bedeutsame Entlastungsfunktion.“[141] Die VW-Werte erleichtern das Nebeneinander unterschiedlicher Interessen: der von Geschäftsleuten im schicken Karmann Ghia, von Kinderwa-

140 Abbildung 105.

141 Rüdiger Peuckert, Werte, in: B. Schäfers, Soziologische Grundbegriffe, S. 434-438, 434.

gen schiebenden Müttern, von aktiven Freizeitmenschen mit ihrer Ausstattung und von Handarbeitern, die Werkzeug und Material zu transportieren haben. VW steht nicht für einen ‚weißen Sozialismus',[142] der einfache Produktantworten auf komplexe Konsumbedürfnisse als Ausgangspunkt für eine sozialmoralische Erneuerung des Gesellschaftsvertrags oder Gemeinschaftssinns im reduktionistischen Sinn versteht.[143] VW bekennt sich ostentativ zu pluralen, komplexen differenzierungsoffenen gesellschaftlichen Verhältnissen:[144] „Volkswagen. (Wenn Sie einen kennen, kennen Sie noch nicht alle.)"[145] Verbindend im Pluralismus wirkt jedoch der komplexitätsreduzierende, wertorientierte Faktor eines gemäßigten Individualismus, der sich auf den Nenner von luftgekühlten 1,5-Litermotoren bringen lässt: „Verschieden sind nur: Karosserieform, PS, Farbe, Zweck, Preis. Und die Besitzer."[146] Jahre vor der Konsumkritik und eine wirtschaftsgeschichtliche Epoche vor der Umweltkritik und den Ölkrisen gibt VW damit eine Antwort auf gesellschaftlich relevante Fragen, die erst sehr viel später brennende Aktualität gewinnen würden. VW führt vor, dass und wie die Überflussgesellschaft ohne Individualisierungsdefizite erleb- und bezahlbar bleiben können. Wohlstand für alle bzw. gemäßigter Kapitalismus heißt nicht: Mercedes für alle, sondern ein umfassendes Mobilitätsangebot für alle individuellen Bedürfnisse auf der Grundlage von Wirtschaftlichkeit, Zuverlässigkeit und hoher technischer Qualität (von VW). Charakteristisch ist auch VWs Umgang mit dem Thema der Veränderung im Hinblick auf die Modellpalette „Keiner wird um des Änderns willen in seinem Äusseren verändert, sondern Jahr für Jahr von innen heraus verbessert."[147] Jahrzehnte später wird man zu solchen Aussagen als Offenbarung der postmaterialistischen Kultur zurückkehren – dabei war es in den 1960er Jahren bei VW nichts geringeres als der Durchbruch zu einer neuen Stufe der individuell erfahrbaren materiellen Mobilitätskultur.

VW will die Identifizierung der Marke mit automobiler Vernunft erreichen: „Die Vernunft wächst. Mit ihr der Sinn fürs Praktische. Darum fahren schon so viele Familien einen VW Va-

---

142 Zu Fordismus und Taylorismus in diesem Kontext Thomas P. Hughes, Die Erfindung Amerikas. Der technologische Aufstieg der USA seit 1870, München 1991 (zuerst engl. 1989), S. 190-224.

143 Zu den deutschen Ansätzen dieser Art Ulrich Linse, Exkurs: ‚Gemeinschaft' und ‚Gesellschaft' von Ferdinand Tönnies bis Theodor Geiger, in: Diethard Kerbs, Jürgen Reulecke (Hg.), Handbuch der deutschen Reformbewegungen 1880-1930, Wuppertal 1998, S. 161-165.

144 Bernhard Schäfers, Gesellschaft, in: ders., Grundbegriffe der Soziologie, S. 109-114.

145 Abbildung 106.

146 Ebd.

147 Ebd.



Abbildung 106





Abbildung 107

riant."[148] Der Variant soll alles Experimentelle und Besondere verlieren; er soll als „so selbstverständlich"[149] wahrgenommen werden, dass sein Avantgarde-Charakter „vielleicht"[150] bald der Maßstab für Automobilität schlechthin werden kann. Trends zu setzen ist das eine, Trends auf Massenmärkten zu behaupten, etwas anderes: „Für den VW Variant hat die Zukunft schon begonnen."[151] VWs Zukunftskonzepte müssen mehrheitskonsensfähig sein und dürfen nicht nur Trendsetter ansprechen.

VW ist auf den Märkten und im Grünen: der deutsche Wochenmarkt und der Wochenendausflug bekommen durch den Variant etwas zugleich Italienisches und Amerikanisches. Frauen mehrerer Generationen gruppieren sich und „die Einkäufe für die ganze Familie für die ganze

148 Abbildung 107.

149 Ebd.

150 Ebd.

151 Ebd.

Woche“[152] um die einladend offenstehende Heckklappe des 1600, die den gesamten Markt – lange vor der Leitkultur der Biodynamik – in sich aufnehmen zu wollen scheint, ungefähr so wie ein amerikanischer Kombi auf dem gigantischen Parkplatz des *Safeways* Supermarkts. Zugleich ist der Variant ein naturerschließendes Fahrzeug, in dem man als Erwachsener und Baby im Kinderwagen schlafen kann: „Sie müssen nur wissen, wie die Sitze zu verstellen sind.“[153] Zwar sind es nicht grandiose amerikanische Nationalparks, in die der Variant die deutsche Familie mit überdurchschnittlichen drei Kindern führt, sondern nur im weiteren Sinn voralpine Gegenden, in denen große Tannen und Klappliegestühle stehen – die große Geste der unbeschränkten, automobilitätsgestützten Freiheit ist jedoch erkennbar, auch wenn es nur um den Hochschwarzwald gehen sollte. Nicht ohne Grund könnte es ein Indianerbogen sein, was der rennende Knabe im Vordergrund trägt. Vielleicht sind wir doch in *upstate New York*.

Ein roter Kombi von VW: ist mehr Provokation denkbar? Rot ist die exklusive Signalfarbe italienischer und weniger deutscher Sportwagen. Es ist ein Tabubruch, einen praktischen deutschen Familienwagen in rot zu präsentieren. Vielleicht ist es aber auch nur „Geschmackssache“,[154] denn „Fahreigenschaften (…), Geschwindigkeit (…), Wirtschaftlichkeit (…)“[155] sprechen für sich und für den Variant. Ein roter Kombi ist also kein Tabubruch mehr: „Die Vorteile eines solchen Wagens haben Familien in USA, Kanada, Skandinavien und auf den Fidschi-Inseln schon lange erkannt.“[156] Möchte man da im verwestlichten Westdeutschland zurückstehen, was die „Courage“[157] betrifft, die man ja bereits mit „119.694 Familien in Deutschland“[158] teilt? Das ist „ein schöner Anfang“[159] für den Variant. Die Konsumkultur der Bundesrepublik ist in den 1960er Jahren[160] weit gekommen und nicht mehr die der Adenauer- und Käfer-Republik, deren Mobilitätsträume knapp über die Alpen führten.[161] Was in Nordameri-

152 Abbildungen 108a.

153 Ebd.

154 Abbildung 109.

155 Ebd.,

156 Ebd.

157 Abbildung 110.

158 Ebd.

159 Ebd.

160 Zu den Leitthemen der 1960er in amerikanischer Wahrnehmung vgl. The Sixties. From Memory to History, ed. by David Farber, Chapel Hill/London 1994.

161 Grundlegend dazu Axel Schildt, Arnold Sywottek (Hg.), Modernisierung im Wiederaufbau. Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre, Bonn 1998.



Abbildungen 108a und b

ka und auf den Fidschis möglich ist, hat auch Relevanz für die Autokäufer zwischen Flensburg und Passau, Aachen und Kassel. Die automobile Konsumrationalität ist anspruchsvoller geworden, die soziale Mobilität realer:

> Mit dem Wandel zur Dienstleistungsgesellschaft und den höheren Qualifikationsanforderungen in der Berufswelt findet eine Umschichtung nach oben statt. Die unteren Sozialschichten der un- und angelernten Arbeiter und Facharbeiter sowie die ausführende Dienstleistungsschicht und die Schicht der Bauern schrumpfen und stoßen Menschen ab, während sich die mittleren und höheren Schichten im Dienstleistungsbereich ausdehnen und Arbeitskräfte anziehen. Erleichtert wird diese Entwicklung dadurch, daß der Anteil der relativ geschlossenen Besitzschichten (z. B. Landwirte, selbständige Gewerbetreibende), die über Kapital und/oder Grund und Boden verfügen, so daß der Übergang in diese Schicht relativ schwer fällt, sinkt und der Anteil der relativ offenen Bildungsschichten steigt.[162]

162 Rüdiger Peuckert, Mobilität, soziale, in: B. Schäfers, Soziologische Grundbegriffe, S. 240-244, 243.



Abbildung 109



Abbildung 110

Der Variant ist ein Leitartefakt dieses soziologischen Trends hin zu einer durch mehr Bildung, Freizeit[163] und soziale Mobilität bestimmten Gesellschaft, deren Konsumgewohnheiten ein immer breiter werdendes Spektrum abbilden und der Konsum-Soziologie ein weites Forschungsfeld bieten.[164]

163 Vgl. Horst W. Opaschowksi, Freizeit, in: ebd., S. 92-94.

164 Hans Joachim Klein, Konsum, in: ebd., S. 190f., 191: „Kritische Fragen der K[onsum].-S[oziologie]. betreffen nicht allein notwendige Ergänzungen und Korrekturen unrealistischer Annahmen der mikro-ökonomischen K.-Theorien (...) oder makro-ökonomische K.-Funktionen. Sie setzen am Zusammenhang zwischen Produktion und menschlichen ‚Bedürfnissen' an (Karl Marx: ‚Die Produktion produziert die Konsumtion' – Henry Ford: ‚Die Produktion schafft die Bedürfnisse'.) Verbreitet und populär sind kritische Betrachtungen zum Fetischcharakter des K.- und Warendenkens, sowie als aktueller Gesichtspunkt die mögliche Reduzierung oder Sättigung des Warenbedarfs in der gegenwärtigen Gesellschaft aufgrund eines sich verbreitenden ökologischen Bewußtseins und Wertewandels. Dazu gehört insbesondere auch die stärkere Beachtung von Entsorgungsproblemen, also der ‚Kehrseite' des Konsums."



Abbildung 111



Abbildung 112a

Guter Laune zu bleiben, erträgliche Urlaube und Sonntage mit der Familie zu erleben und auch noch das Wagendach nicht zu verkratzen: dafür steht der Variant mit seiner *longue durée*: „Sie haben eine Menge Zeit, hineinzuwachsen. Volkswagen leben lange."[165] Das materielle und kulturelle Gepäck der Westdeutschen wächst seit den 1960er Jahren beachtlich und erfordert logistisch wegweisende Entscheidungen: „Überlegen Sie das mal."[166] Auch die Ansätze eines korrespondierenden Problembewusstseins gehören ins Bild: „Der VW Variant hat bequem Platz für vier bis fünf dicke Personen, einschließlich des Gepäcks für vier bis fünf dicke Personen.)"[167]

165 Abbildung 111.

166 Ebd.

167 Ebd.

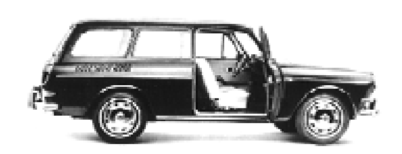


Abbildung 112b



Abbildung 113

Er läuft und läuft: „Über eine viertel Million Familien fahren diesen Wagen."[168] – Welche Kindheiten finden hinter diesen großen Seitenfenstern statt? Wie stark wird diese Rückbankperspektive die Weltgewissheit und Welterschließung prägen? Welche Familienkonstellationen bilden hier eine Fahrgemeinschaft? Wie viele Pendler benutzen unter der Woche ihren Variant für den Weg zur Arbeit und wie weit fahren sie? Was arbeiten sie? In welchen Großräumen und Agglomerationen wohnen sie? Was hören sie in dem „VW-Radio",[169] das zu den „üblichen Extras"[170] gehört? Welche politische Grundeinstellung bzw. Grundeinstellung zur Politik haben sie? Komplizierte Fragen in einer kompliziert gewordenen Gesellschaft.

Brautwerbung für den Variant: die inneren Werte stehen über den Äußerlichkeiten. Er ist ein praktischer, moderner, verlässlicher Typ, ein wenig unspektakulär, aber sehr gut vermittel-

168 Abbildung 112b.

169 Ebd.

170 Ebd.





Abbildungen 114a und b

bar: einer, mit dem man sich durchaus sehen lassen und alt werden kann: „auf der Kö, dem Stachus und dem Kudam wie in den Kleinstädten."[171] Und etwas vom Schwiegermutterliebling hat er auch, denn er ist bei Bedarf kinderfreundlich. Außerdem kommt er aus einer großen Familie mit gutem Namen.

Die Flotte der Vernunft für markentreue Käferfahrer, die auf der Suche nach Neuem sind. – Die Profi-Werbefotographen haben schon verstanden, wie man dieses Neue inszeniert und warum man den 1500 und 1600 besser von schräg hinten zeigt: die Vorderansicht – wie Abbildung 113 – bietet weniger linienförmige Eleganz als großäugige Biederkeit mit schmalen Chromlippen.

Was sind eigentlich im VW-Sinn „gewöhnliche Autos"?[172] Dem Text zu Abbildung 114a zufolge sind sie durch ein Ensemble von Negativ-Eigenschaften stigmatisiert: Unwirtschaft-

171 Abbildung 113.

172 Abbildung 114a.

Abbildung 114c



lichkeit, Unzuverlässigkeit, schlechte Verarbeitung, Anfälligkeit. Dass sich die VW-Werte davon abgrenzen, bedarf keiner Betonung. „Wenn es darauf ankommt, ist er ein VW".[173]

Es gibt Autos, und es gibt die Normalität von VW:

> Der Umgang der ‚Normalen' mit dem Stigmatisierten wie auch die Reaktion des Stigmatisierten werden maßgeblich durch das im Verlauf der Sozialisation erworbene Wissen (...) über die Minderwertigkeit des Stigmatisierten und über die von ihm ausgehende Gefahr beeinflusst. Defensive Reaktionen des Stigmatisierten werden leicht als Beweis für sein Anderssein aufgefaßt und bestätigen in den Augen der sozialen Umwelt die Rechtmäßigkeit des eigenen Verhaltens (...).[174]

Franzosen rosten, Italiener sind mehr in der Werkstatt als in der Garage, von Engländern braucht man zwei: einen als Ersatzteillager. So gefährlich sind gewöhnliche Autos.

Die Automatik hat etwas Europäisches? Offenbar klingt das vermittelbarer als treffender und empirisch korrekter von ‚amerikanischen Verhältnissen' zu sprechen. Die 1500/1600er-

173 Abbildung 114c.

174 Rüdiger Peuckert, Stigmatisierung, in: B. Schäfers, Grundbegriffe der Soziologie, S. 383-385, 385.





Abbildungen 115a und b

Klasse soll aber „für europäische Verhältnisse“[175] stehen, die im Vergleich zu den USA etwas bescheidener und bezahlbarer ausfallen. Die VW-Automatik „ist kein teurer Spaß.“[176] Man ist ja nicht auf dem amerikanischen Highway unterwegs: Die VW-Automatik „(…) ist konstruiert für einen europäischen Mittelklassewagen. (Nicht für einen PS-Protz, dem es nichts ausmacht, wenn soundso viele PS ins Getriebe gehn. Statt auf die Straße.)“[177] Das ist kein Text für den nordamerikanischen Markt, aber ein interessanter Versuch im Hinblick auf die Schaffung einer europäischen Marktidentität.

Mit Vorurteilen aufzuräumen, darin hat die Variant-Werbung Ende der 1960er Jahre schon Erfahrung und kann das Thema bereits spielerisch-abstrakt vorbringen:

---

175 Abbildung 115a.

176 Ebd.

177 Ebd.





Abbildungen 115c und d

VW goes Pop und Comic. Fast könnte man von Hippie-Konzessionen sprechen, aber genau das täuscht. Seit der ersten Hälfte der 1960er Jahre ist kommunikativ und medial ein langer Weg abgeschritten worden. Die Kontinuität darin ist der 1600. Der Markt hat seine besondere Fähigkeit honoriert, sich mit traditionellen deutschen Kontinuitäten und Mentalitäten vom Schrebergarten bis zur Blechblasmusik ebenso zu verbinden wie mit neuen sozialen Rollen vom Golfspielen bis zur bewussten, nicht mehr allein regenerativ-kompensatorischen Teilnahme an der Freizeitgesellschaft. Die Familie kann diesen Kombi rechtfertigen, muss das aber nicht: sie darf als eine soziale Rolle neben anderen angesprochen werden.

Offenbar können Dinge eine soziale Rolle haben,[178] auch wenn der facettenreiche soziologische Rollenbegriff dadurch eine unterkomplexe, metaphorische Verwendung erfährt:[179]

178 Grundlegende, allerdings kulturwissenschaftlich dominierte Perspektiven dazu bei Arjun Appadurai (Ed.), The social life of things: commodities in cultural perspective, Cambridge 1997 u.ö.; zum sozialkonstruktivistischen Ansatz der Technikinterpretation Wiebe Bijker, Thomas P. Hughes, Trevor Pinch, The Social Construction of Technological Systems, Cambridge/Mass. 1984; eine Schwäche des konstruktivistischen



Abbildungen 116a und b

- Der VW 1600 hat und erzeugt Rollen-Erwartungen, die sich auf seine Eigenschaften und Merkmale beziehen; er definiert soziale Positionen;
- der Markt entscheidet über sich wandelnde Muss-, Soll- und Kann-Erwartungen im Hinblick auf seine technischen Merkmale;
- er hat zugeschriebene und erworbene Merkmale, wobei seine Fähigkeit zum Erwerb über seinen Erfolg am Markt bestimmt;
- er interagiert in Rollen-Konflikten, um Inter-Rollen-Konflikte zu reduzieren.

Kurz gesagt: dieser PKW hat eine soziale Identität.

Paradigmas liegt in der Unterschätzung einer unvermittelten, nicht oder nur zum Teil sozial konstruierten, ‚eigenzeitlichen' Wirkung von Technik auf Mentalitäten z. B. durch Technikfaszination.

179 Rüdiger Peuckert, Rolle, soziale, in: B. Schäfers, Grundbegriffe der Soziologie, S. 290-294.



Abbildung 117: Nicht gerade das heilige Tuch der Nation, aber doch eine Erinnerung an die soziale Gemeinschaft, zu der man gehört: VW-Werbegeschenk aus den 1960er Jahren.



Abbildung 118: Die VW 1600-Flotte der 1960er Jahre im HO-Modell von Brekina.
(Quelle: http://www.brekina.de)

„Weil das System so klar ist“

Märklin-Werbung der 1960er Jahre

Abbildung 119



Wenn Sie im Sommer im Garten arbeiten, was machen Sie dann im Winter?

Wir wüßten etwas, was Ihnen gefallen würde: Bauen Sie sich doch Ihre eigene kleine Welt mit Gärten, Wiesen, Wäldern und Feldern, mit Dorf und Stadt, mit Berg und Tal.
Und mit einer MÄRKLIN-Modellbahn. Denn die brauchen Sie, um Leben in diese kleine Welt zu bringen. Das Leben, das Technik, Romantik und Betrieb zugleich ist, das Aufgaben stellt, deren Lösung Freude macht und deshalb sinnvoll verbrachte, entspannende Freizeit ist.
Die Modellbahn soll von MÄRKLIN sein. Warum? – Weil sie in den genauen Maßverhältnissen und naturgetreu nachgebildet ist, gut verständlich im technischen Aufbau und vor allem wirklich zuverlässig im Betrieb.
Denn das muß eine Modellbahn sein, wenn sie immer Freude machen soll.
Fragen Sie doch den MÄRKLIN-Berater im Fachgeschäft. Er gibt Ihnen über alle Einzelheiten gern Auskunft.

MÄRKLIN
weil das System so klar ist.

Märklin-Werbung der 1960er Jahre zeigt vor allem eines: Die Beschäftigung mit der Modelleisenbahn war eine vernünftige, um nicht zu sagen: moralische Angelegenheit – nicht etwa Kinderei oder Zeitvertreib. Das Substantiv ‚Spaß’ wurde in dieser Zeit ohnehin noch nicht Sinne des amerikanischen *fun’* verwendet: auf ‚Spaß’ im Sinne individuellen Vergnügens kam es auch gar nicht an. Erholung für den Wirtschaftswundermenschen war sinnvolle Arbeit im selbstgeschaffenen Weinberg des Maßstabs 1 : 87. Dort war man selbst der Herr, und ein wenig auch Gottvater.

Märklin wusste den Ton dieser Moralität zu treffen und zugleich den Bezug zur Sinnstiftungsebene des Jahreszyklus zu schaffen. Zur Winterzeit erholt sich der Mensch der industriel-

len Leistungs- und Konsumgesellschaft nicht bei produktiver Natur-, sondern bei produktiver Technikkultivierung. Die ‚kleine Welt' vertritt die ‚große', mit „Gärten, Wiesen, Wäldern und Feldern, mit Dorf und Stadt, mit Berg und Tal“.[180] Das war ein wenig übertrieben. Kaum etwas ist in HO in begrenzten Kellern und auf engen Dachböden von Siedlungs- und Reihenhäusern so schwer glaubhaft zu realisieren wie Wiesen, Wälder und Felder,[181] erst recht aber Städte,[182] wie auch das Bild der Märklin-Anlage in Abbildung 119 zeigt. Was hier zu sehen ist, erinnert eher am Jim Knopfs Lummerland: enge Gleisradien[183] die zu einem unmotivierten Haltepunkt im Nirgendwo[184] führen, maulwurfshügelartige, phantasievoll zugebaute Berge, dekorativ alpin bepflanzt und prunkend mit aufgetürmtem nacktem Fels oberhalb der Baumgrenze; gähnende Tunnellöcher im Talesgrund, rollendes Material aus drei Epochen der Eisenbahngeschichte, das sich höchstens auf den Gleisen einer Museumseisenbahn begegnen könnte. Aber diese klassischen Fehler der Modellanlagengestaltung[185] und Modellbahnpraxis sind zugleich das, was Märklin ganz im Geist des vitalen rheinischen Kapitalismus als „Leben“ anspricht: „Das Leben, das Technik, Romantik und Betrieb zugleich ist, das Aufgaben stellt, deren Lösung Freude macht und deshalb sinnvoll verbrachte, entspannende Freizeit ist.“[186] Wir halten fest: Leben im modellbahnerischen Sinn ist ‚Technik, Romantik und Betrieb zugleich'. In der Tat stellt diese anthropologische Definition den Modellbahner vor ‚Aufgaben', denn die Überbrückung solcher Gegensätze fordert, wenn sie ‚Freude' machen und ‚sinnvoll' sein soll, den ganzen Mann. Hier wird nicht gespielt, sondern gestaltet. Nur das Sinnvolle kann ‚entspannend' sein. Zur Lösung derartiger Herausforderungen bietet Märklin ein technisches System, das den hohen Anforderungen sinnvoller Freizeitgestaltung gerecht zu werden weiß: „Weil sie in den genauen Maßverhältnissen und naturgetreu nachgebildet ist (...)“[187] – auch wenn die Kurvenradien straßenbahnartig, die Gleisbettung aus Blech spielzeughaft ist und der Detaillierung der Fahrzeuge

180 Abbildung 119.

181 Vgl. Gernot Balcke, Modellbahn-Landschaft. Viele praktische Tips für Planung und Gestaltung, Düsseldorf 1981 u.ö. (Alba Modellbahn-Praxis, Bd. 5), S. 7-17.

182 Bernd Schmid, Modellbahn Dörfer + Städte. Ideen, Planung und Ausführung, Düsseldorf 1985 (Alba Modellbahn-Praxis, Bd. 11), S. 7-14.

183 Gernot Balcke, Gleise, Weichen, Oberleitung, Düsseldorf 1988 (Alba Modellbahn-Praxis, Bd. 9), S. 7-10.

184 Peter Reinthaler, Hans-Joachim Spieth, Vorbildliche Modell-Bahnhöfe. Gleisplanung, Bau und Ausstattung, Düsseldorf 1983 u. ö. (Alba Modellbahnpraxis, Bd. 66).

185 Gernot Balcke, Modellbahn-Anlagenbau. Praktischer Ratgeber für den richtiger Anlagen-Unterbau, Düsseldorf 1982 u. ö. (Alba Modellbahn-Praxis, Bd. 3).

186 Abbildung 119.

187 Ebd.

aufgrund der seriellen Formbarkeit des von Märklin bevorzugten Leitmaterials Metall Grenzen gesetzt sind. Über das Attribut der ‚Naturgetreuheit' lohnt das Nachdenken: Welche Natur ist hier gemeint? Die der Vorbild-Artefakte der Eisenbahngeschichte? Die der Wirtschaftswundergesellschaft, in der die Bahn als Mobilitätskonzept bereits auf dramatische Weise durch den autogestützten Individualverkehr herausgefordert wurde und die oben abgebildete Traumlandschaft sicher schon nebenbahnfrei war? Aber das sind Fragen, deren Antworten späteren Phasen der Modellbahngeschichte vorbehalten bleiben, die den Maßstab HO dann sozialgeschichtlich-kontextualisierend und milieugetreu bis in die rissigen Fugen der zerbröckelnden Mietskasernen interpretieren und künstliche Bombenkriegsruinen im Modell anbieten werden. Noch herrscht unangefochten der Geist des technoiden Idylls, das aber stets „gut verständlich im technischen Aufbau und vor allem wirklich zuverlässig im Betrieb“[188] ist, sofern es um Märklin-Systemteile geht: ‚wirkliche' Zuverlässigkeit – ein Höchstwert *made in (West) Germany*. Es ist das Versprechen frustrationsfreier, menschenfreundlicher Technik, das Märklin hier macht, keineswegs zu verwechseln mit dem für Begriff *plug and play* einer anderen, medial codierten Zeit. Die Märklin-Produkte sind solide Hardware, vor allem aber: verständliche und damit exemplarische Technik. Sie erfordern nicht Spezialkenntnisse der Elektrotechnik für Modelleisenbahner,[189] sondern bieten evidente, demokratische Technik für alle. Kurz gesagt, Märklin ist so verlässlich wie die Deutsche Bundesbahn. Auf Märklins Blechgleisen verbinden sich die ‚deutschen' technischen Werte der Zuverlässigkeit und Präzision mit den *westernization*-Werten von Markt, Konsum und Individualität. Möglich wird das durch die Akzentuierung des in beiden Welten grundlegenden Habitus von Leistungsorientierung, Zweck-Mittel-Rationalität und innerweltlicher Erfolgsorientierung. In der Tat ist Märklin, wie der Werbeslogan unter dem Bild festhält,[190] ein ‚System': ein technisches Sachsystem mit systemischer Tendenz, aber zugleich auch systematischer Ausdruck der Leitmentalitäten einer Epoche.[191] Tech-

188 Ebd.

189 Axel vom Heede u. a., Modellbahn-Elektronik. Einführung in die Elektronik-Praxis mit beispielhaften Schaltungen für die Modellbahn, Düsseldorf 1983 u. ö. (Alba Modellbahn-Praxis, Bd. 7); vor dem Durchbruch der Totaldigitalisierung und PC-Steuerung war der nächste Schritt zum Selbstbau elektronischer Schaltungen nur konsequent, wenn auch nur einer elitären Minderheit der Modellbahngemeinde vorbehalten; z. B. Harald Jungmann, Modelleisenbahn-Elektronik im Selbstbau. Wie elektronische Fernsteuerungen den vorbildgetreuen Mehrzugbetrieb ermöglichen, München 1983.

190 Abbildung 119: „Märklin weil das System so klar ist“.

191 Hermann Glaser, Deutsche Kultur 1945-2000, München/Wien 1997, S. 205-220; Arne Andersen, Der Traum vom guten Leben. Alltags- und Konsumgeschichte vom Wirtschaftswunder bis heute, Frankfurt am Main/New York 1999.

Abbildung 120



nik erscheint hier nicht nur als ein nützlicher und notwendiger Teil des Lebens, sondern als eine identitätsstiftende, kreative Kraft. Wenn Märklin ‚Spielzeug' produziert, dann nur in dem höheren, kulturbegründenden Sinn, in dem der Kulturhistoriker Johan Huizinga vom Spiel und vom *homo ludens* gesprochen hat, der sich in seinen symbolischen Spielen Erfahrungsräume des Individuellen und Kollektiven erschließt.[192]

Märklin-besitzende Männer sind nicht nur ‚erfolgreich', sondern ‚sehr erfolgreich'. Was aber ist und bedingt Erfolg? Kennzeichen des Erfolgreichen – der hier auch einmal sein Jackett ablegen darf – ist seine Diskursfreudigkeit, das Bedürfnis des *system builders* und *professionals*, sich mit Gleichgesinnten auf Augenhöhe auszutauschen, und zwar „gern und ausführlich".[193] Diskutierlust, die sich auf einen Freizeitgegenstand bezieht, ist alles andere ein preußisch-deutscher Wert. Sie passt eher zur angloamerikanischen Annahme, dass, wer im Beruf professionell agiert, dies auch in seiner freien Zeit tut. Auch der Vorstellungskomplex von männlichem

---

192 Johan Huizinga, Homo ludens. Vom Ursprung der Kultur im Spiel (1930), Reinbek 1956 u. ö.

193 Abbildung 120.

Abbildung 121



Rezept für Männer zum Jungbleiben

Legen Sie sich eine MÄRKLIN-Modelleisenbahn zu, bauen Sie sich eine schöne Anlage, ganz nach Ihren Wünschen.

Eine MÄRKLIN-Anlage läßt Sie die Mühen des Alltags vergessen. Sie bringt Ihnen Ausgleich und Entspannung. — Sie werden ganz einfach »abschalten«. Viele erfolgreiche Männer machen es so und sind zufrieden — mit sich und mit ihrer MÄRKLIN-Anlage.

Und sie haben alle das MÄRKLIN-System gewählt, weil es gut verständlich, übersichtlich im Aufbau und zuverlässig im Betrieb ist.

Fragen Sie nur den MÄRKLIN-Berater. Er erklärt Ihnen gern alles, was Sie wissen möchten.

MÄRKLIN

weil das System so klar ist.

Erfolg und dem Hobby als „‚Aufgabe' für die Freizeit“[194] folgt unverkennbar amerikanischen Wertvorstellungen vom kompetenten, bewusst entscheidenden Marktteilnehmer. Erfolgreiche Märklin-Kunden bauen große Anlagen mit Viadukt, Oberleitung und Drehscheibe, Haupt- und Nebenstrecken als Ausdruck ihres überlegenen sozialen Habitus, durch die Lösung selbstgestellter Probleme zu entspannen. Und selbst derjenige, der sich noch nicht an derart komplexe modellbahnerische Leistungen heranwagt, kann am Nimbus vom Märklin partizipieren: „Schon das Ansehen der kleinen, fein ausgeführten MÄRKLIN-Modelle macht Freude.“[195]

Märklin steht für einen intergenerationellen und zugleich einen innerhalb derselben Biographie mehrfach wirkenden Mythos, der den reifen Mann jung bleiben bzw. wieder jung werden lässt. Die Rückkehr der Jugend für den arrivierten Herren und anspruchsvollen Konsumenten ist hochgradig tröstend: „Eine MÄRKLIN-Anlage läßt Sie die Mühen des Alltags vergessen. Sie bringt Ihnen Ausgleich und Entspannung. –“[196] Die Modellbahn übernimmt die Funktion ei-

194 Ebd.

195 Ebd.

196 Abbildung 121.



Abbildung 122

ner heilenden Gegenwelt, in der alles „ganz nach Ihren Wünschen“[197] gestaltet und gestaltbar ist. Hier irritieren keine Widerstände, hier kollidieren keine Interessen. Hier kann man „ganz einfach ‚abschalten'.“[198] Eskapismusgefahr droht nicht: „Viele erfolgreiche Männer machen es so und sind zufrieden – mit sich und mit ihrer MÄRKLIN-Anlage.“[199] Und wiederum gründet sich diese Zufriedenheit auf die technische Verlässlichkeit des gesamten Systems im ganzen und im Detail.

Abbildung 121 zeigt den eingreifenden Märklin-Besitzer, der den Stromabnehmer einer E-Lok vor einem gemischten Güterzug ausfährt. Warum er das auf freier Strecke macht, erklärt sich wohl nur dem Bildarrangement – denn sonst würde es ein ungutes Licht auf die mechanische Gestaltung des E-Lok-Modells werfen. Weite Jackett-Ärmel – wichtige Attribute des gesellschaftlichen Status – erweisen sich im übrigen im Umgang mit Oberleitungen als nur bedingt praktische Arbeitskleidung für den Modellbahner. Ansonsten zeigt das Foto, dass eine

197 Ebd.

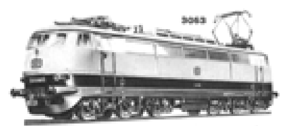
198 Ebd.

199 Ebd.

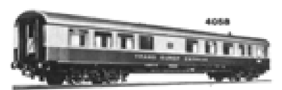
Abbildung 123

Neu bei MÄRKLIN 1966

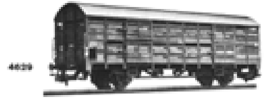
Mit Recht ist MÄRKLIN in der ganzen Welt bekannt und berühmt. Dies beweisen wiederum die neuen Modelle, von denen wir Ihnen hier nur eine kleine Auswahl zeigen können. Die MÄRKLIN-Neuheiten sind jedoch in wenigen Monaten bei Ihrem MÄRKLIN-Berater erhältlich.



Elektr. Schnellfahrlokomotive · Mod. der Baureihe E03 der DB mit Achsfolge Co'Co' · 6-achsig · 4 Haftreifen · Länge 21,9cm



TEE-Barwagen · Modell der DB (ARD4üm) · Länge 24 cm



Verschlagwagen · Modell der DB (Vlmms 63) · Länge 14 cm

Neu bei HAMO 1966

HAMO-Modelle von MÄRKLIN für Zweischienen-Gleichstrom

Von Modellbahnfreunden wurden wir immer wieder gebeten, MÄRKLIN-Lokomotiven auch für das Zweileiter-Gleichstromsystem zu liefern, um hierdurch die nicht unbedeutenden Kosten für den Umbau von MÄRKLIN-Lokomotiven auf dieses System zu ersparen. Wir haben uns deshalb entschlossen, einige MÄRKLIN-Modelle für Zweischienen-Gleichstrom außerhalb unseres Wechselstrom-Sortimentes herzustellen und unter dem Namen „HAMO“ zu vertreiben.

Dieses Gleichstrom-Sortiment umfaßt 8 Modelle. Ihr MÄRKLIN-Berater gibt Ihnen auch hierzu Auskunft.

HAMO-Lokomotiven sind Erzeugnisse von MÄRKLIN

MÄRKLIN
weil das System so klar ist

„schöne Anlage“[200] in erster Linie eine mit Bahntechnik vollgestellte Anlage ist. Zentrale Attribute der ‚Schönheit‘ in diesem Sinn sind die ferngesteuerte Drehscheibe, die Doppelkreuzungsweiche und der ebenfalls von Märklin hergestellte, elektrisch betriebene Kran.

Märklin brachte der Modellbahn das Rauchen bei. Der Kunde lernte, den symbolischen Qualm „besonders reizvoll“[201] zu finden. Dampf gehört nun einmal zum Dampflokzeitalter. Auf die Idee, auch Diesellokomotiven qualmen zu lassen, kam man erst gar nicht. Nur die suggestive Königstraktion, die Dampflok, durfte Rauch entwickeln – tatsächlich „in der modellgerechten Menge“,[202] nicht etwa vorbildgerecht. Das Bilddesign fängt die zur Sache gehörende Faszination recht gut ein, in der sich Besitzerstolz, die Souveränität des Technikbeherrschers und die spielerische Freude am Funktionieren mischen. Märklin-Besitz gehört zu den erlaubten, wenn auch nicht für jedermann bezahlbaren Versuchungen der Wohlstands- und Massenkonsumgesellschaft. Die Zielgruppe sind junge männliche Teenager, nicht Kinder. Erst in

200 Ebd.

201 Abbildung 122.

202 Ebd.

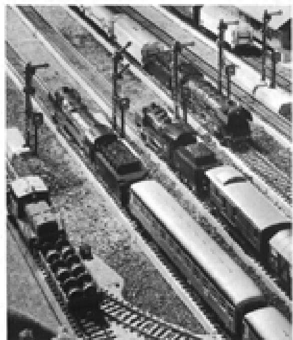


Abbildung 124

Muß man Signale auf einer MÄRKLIN-Eisenbahn-Anlage einbauen?

Man muß es nicht. Denn jede MÄRKLIN-Bahn funktioniert selbstverständlich auch ohne Signale.

Wozu dann also Signale? Nur weil es hübscher aussieht? Nein, nicht nur deshalb. Obwohl die vorbildgetreue Gestaltung der Eisenbahn-Anlage auch eine Rolle spielen sollte.

Signale »machen die Sache spannend«, um mit der Jugend zu sprechen. Ihr Einbau stellt nämlich schon etwas größere Aufgaben. Man muß ein bißchen genauer planen, etwas mehr überlegen, muß sich ein wenig mehr mit Ordnung und Sorgfalt befreunden, um dann aber auch um so größere Freude am guten Gelingen zu haben.

Denn mit den Signalen kann man ja das Fahren und Halten der Züge koppeln, kann für den nachfolgenden Zug die Strecke sperren, kann die Signale mit den entsprechenden Weichen in Abhängigkeit bringen und damit Züge über freie Gleise dirigieren, kann auf Bahnhöfen die Ausfahrten von Rangier- und Fernzügen trennen, kurzum, man kann so ungefähr alles das, was die Bundesbahn mit ihren Signalen auch kann.

Mit Signalen wird aus dem Spielen ein noch vielseitigeres, anregenderes und interessanteres Spiel. Und das ist es doch, was der Jugend zukommt.

Sprechen Sie doch einmal mit dem Berater im MÄRKLIN-Fachgeschäft über das MÄRKLIN-Signal-System.



Märklin-Prospekten der 1970er Jahren werden auch Mädchen und jüngere Kinder auftauchen, die mit einer Märklin-Eisenbahn ‚spielen'. Abbildung 122 zeigt die dominante modellbahnerische Grundhaltung der sinnerfüllten betrachtenden Kontemplation – man könnte durchaus auch von Anbetung sprechen.

Ein weltbekanntes Produkt darf für seine Innovationen Aufmerksamkeit fordern, vor allem, wenn es um ein Flagschiff der Elektrifizierung beim Vorbild, der Deutschen Bundesbahn, geht: die legendäre E-Lok-Baureihe 03. Märklin hat stets prestigereiche Fernzüge auf die HO-Schienen gebracht, von deren Glanz und klingenden Namen – Rheingold, Trans-Europ-Express – etwas auf den Käufer fällt. Wer eine Schnellfahrlokomotive erwirbt, braucht einen TEE-Barwagen. Und auch für den zweiachsigen Verschlagwagen gibt es Bedarf in einer Modellbahnwelt, die nicht transportlogistischen Sachzwängen, sondern optischen Wünschen Gestalt gibt. In dieser Sicht gehören TEE-Barwagen und Viehwaggon zusammen. Der Text zeigt auch, dass Märklin schon 1966 auf die Notwendigkeit reagierte, mit einer eigenen Produktlinie anschlussfähig für den Zweileiter-Gleichstrombetrieb zu werden. Die Magie des Firmennamens Märklin strahlte das Kunstwort HAMO allerdings nicht aus.

Eine Sinnfrage: „Muß man Signale auf einer MÄRKLIN-Eisenbahn-Anlage einbauen?“[203] Aber was heißt ‚müssen' im Märklin-Horizont? Das Müssen ist keine funktionalistisches, auch kein ästhetisches, sondern eine erzieherisch-moralisches Gebot. Die im Text der Abbildung 124 zitierte Jugendsprache mag Signalisierung auch ‚spannend' finden, aber darauf kommt es nicht an. Der moralische Nährwert liegt in der Gewöhnung an gründliches Planen und Arbeiten: „Man muß ein bißchen genauer planen, etwas mehr überlegen, muß sich ein wenig mehr mit Ordnung und Sorgfalt befreunden, um dann aber auch um so größere Freude am guten Gelingen zu haben.“[204] Vor die Belohnung durch die Freuden des Mehrzugbetriebes mit Blockstellen hat Märklin die selbständige rational-konzeptionelle Orientierung und handwerkliche Gründlichkeit gesetzt. Das sind die Grundwerte der deutschen industriellen Revolution und der Industriegesellschaft.[205] Wer also eine technische Großanlage auf seiner Anlage betreiben will, ‚muss' eben doch Signale einsetzen, um zu können, was die Bundesbahn auch kann: „(...) mit Signalen kann man das Halten und Fahren der Züge koppeln, kann für den nachfolgenden Zug die Strecke sperren, kann die Signale mit den entsprechenden Weichen in Abhängigkeit bringen und damit Züge über freie Gleise dirigieren, kann auf Bahnhöfen die Ausfahrten von Rangier- und Fernzügen trennen (...).“[206] Das macht die Abbildung auch deutlich, vor allem aber zeigt das Foto die gute optische Wirkung von Vor- und Hauptsignalen, die trotz ihrer riesigen Schaltkästen die Szenerie beleben und die gezeigten schweren Schlepptenderlokomotiven erst richtig zur Geltung bringen. Auch ohne Rauch ist dieses Bild für den Connaisseur hochgradig suggestiv: Er wird die Anfahrgeräusche des Personenzuges im Vordergrund, der gerade freie Fahrt bekommen hat, im Ohr und den epochentypischen Grundgeruch von Metall, Öl und Rauch in der Nase haben. Die Authentizität des Eisenbahngeschehens braucht Signale. Sie sind Symbole der Steuerbarkeit dieser Technik. Zugleich stehen sie auch für die eigenartige Puralität von Rollen, die sich im Modellanlagen-‚Fahrer' verbindet: Dessen Blick ist niemals der des Lokführers, sondern viel eher der eines distanzierten Betriebsleiters u. a. mit Funktionen aus den Bereichen Stellwerk, Zugleitung und Energieversorgung. Der aus der Distanz steuernde ‚Fahrer' bleibt aber immer auch der Betrachter seines Tuns; er betreibt eine eigentümliche Sorte der aktiven Kontemplation. Kein Zug fährt ohne ihn; und ohne sein Eingreifen fahren alle Züge

---

203 Abbildung 124.

204 Ebd.

205 Zu deren kulturtragender Wirkung vgl. z. B. die in einer Reihe der Münsteraner Sozialforschungsstelle Dortmund an der Universität Münster erschienene Arbeit von Wilhelm Brepohl, Industrievolk im Wandel von der agraren zur industriellen Daseinsform, dargestellt am Ruhgebiet, Tübingen 1957.

206 Abbildung 124.



Abbildung 125

nur ewig im Kreis. Signale auf der Modellbahnanlage unterstreichen die Illusion der Selbststeuerung des bewegbaren und bewegten Materials – doch auch und gerade die Traktion wird vom *Deus ex machina* am Trafo gesteuert, nicht anders als die Weichen und die Signale. Erst die digitale Zugsteuerung hat daran graduell, wiederum nicht strukturell etwas geändert. Gott sitzt allerdings immer noch am Netzstecker und am Power-Schalter. Und aller Digitialisierung zum Trotz möchte er meistens auch am Trafo sitzen.

Die Sicherheit der Stromführung – Stichworte ‚Punktleiterkontaktsystem' und Kehrschleifensicherheit – ist ein klassisches Werbeargument der Märklin-Technik. Es soll die technische Überlegenheit der Stromaufnahme über den Mittelleiter gegenüber dem weiter verbreiteten Zweileiter-Gleichstrom-System herausstellen, in dem der Strom über die Schienen fließt. Indessen dürfte der Nachweis schwer zu führen sein, dass dieses Argument für sich genommen überhaupt jemals zur Bevorzugung von Märklin-Produkten geführt hat. Entscheidender ist die zum Image gehörende technikpädagogische Selbstgewissheit, mit der die Firma in dieser Frage stets auftrat und von den zumindest optischen Nachteilen des auffälligen Mittelleiters ablenken

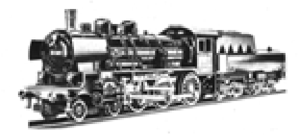
Abbildung 126

Neu bei MÄRKLIN 1967

Die Heim-Rennbahn Sprint 1:32, die Sie von MÄRKLIN erwarten.



Die Rennstrecke ist rasch und kontaktsicher zusammengesteckt. Die Fahrbahnstücke bleiben dies auch beim härtesten Rennen, da sie durch klug erdachte Arretierung fest zusammengehalten werden. Temporegler können an fast allen Strecken angebracht werden. Die MÄRKLIN-Heim-Rennbahn Sprint kennt somit keine besonderen Anschlußstücke. Die Rennwagen sind vorbildgetreu nachgebildet, wie Sie dies von uns als Hersteller von Eisenbahn-Modellen erwarten dürfen. Auch die Stromabnahme ist so sicher wie bei der Modelleisenbahn. Durch den hochtourigen MÄRKLIN-Motor sind diese Rennwagen sehr schnell. Dabei haben sie eine „Straßenlage“ und Kurvensicherheit, durch die diese Wagen überlegen sind.



Nach wie vor bleibt jedoch die MÄRKLIN-Modelleisenbahn in Führung. Neben der sehr beliebten Dampflokomotive der Baureihe 38 (P 8), die sowohl für das Wechselstromsystem als auch für Zweischienen-Gleichstrom angeboten werden wird, können Sie weitere vier neue Lokomotiven für das Wechselstromsystem, fünf Lokomotiven für Zweischienen-Gleichstrom, fünf D-Zug-Wagen und sieben Modellgüterwagen zum Teil in Bälde in Ihrem Fachgeschäft bewundern und auch kaufen. Sie werden dann feststellen, daß das rasante Spiel mit der MÄRKLIN-Heim-Rennbahn zwar die vollkommene Ergänzung zu der Modelleisenbahn darstellt, daß jedoch erst das Spiel mit der MÄRKLIN-Modelleisenbahn den Höhepunkt der schöpferischen Tätigkeit bringt.
Es lohnt sich, auf die diesjährigen MÄRKLIN-Neuheiten zu warten.



führt auf Schiene und Straße

konnte. Märklin verstand und versteht sich als ‚guter Stern' auf allen HO-Schienen – zumindest denen des Mittelleiter-Wechselstromsystems.

Eine *translatio imperii* vom Maßstab 1 : 87 auf den Maßstab 1 : 32 sowie von der Eisenbahnwelt auf die des Autorennsports. Was das eine mit dem anderen Sachsystem verbindet, ist die Märklin-typische ‚Kontaktsicherheit'. Der Kunde, dem 1967 die ‚Heim-Rennbahn' empfohlen wird, kennt schon jedes Argument, das für sie spricht: Zuverlässigkeit, Vorbildorientierung – der solide Lokantrieb ist zum „hochtourigen MÄRKLIN-Motor“[207] für Rennwagen hochgezüchtet worden – und die ‚Wertigkeit' in Ausführung und Handling. Doch eine Konkurrenz zum Modellbahnklassiker will die elektrische Rennbahn nicht sein, die versucht, einen anders gearteten, kompetitiven Spieltrieb anzusprechen, der sich mit der großen anderen Mobilitätstechnologie, dem Auto, verbindet. Der Erfolg sollte dauerhaft ausbleiben. Märklin blieb ein anderes Wort für Modelleisenbahn, „Höhepunkt der schöpferischen Tätigkeit“.[208]

---

207 Abbildung 126.

208 Ebd.

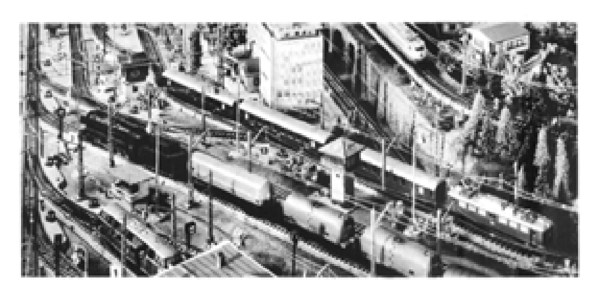


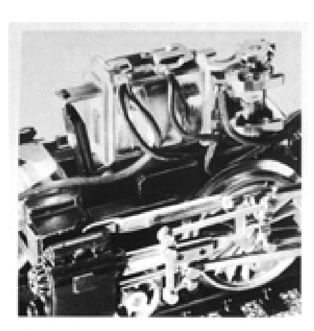
Abbildung 127

Das repräsentiert das ambitionierte Modell der preußischen P 8, das in Abbildung 126 einen schönen Kontrast zum Rennwagen bildet. Bei Märklin würde sich die Eisenbahn dauerhaft gegen das in der Realität triumphal siegreiche Mobilitätskonzept des Autos behaupten können, ja mehr noch: das Modellauto zum Standobjekt und Deko-Gegenstand machen.

Die Texte in Abbildung 127 und Abbildung 128 spiegeln die Märklin-Philosophie besonders klar: Auch wenn die Bildsprache des Werbefotos etwas ganz anderes aussagte – so wie in Abbildung 127 Bewunderung für den Ausschnitt aus einer eindrucksvoll großen Modellbahnanlage nach großstädtischem Vorbild weckte – kultivierte der Text geradezu unabhängig davon die technischen Werte und den technoiden Habitus von Märklin. Dies geht so weit, dass dem überlangen Text auf der ganzseitigen Anzeige an sich nur noch die Bedeutung zukommt, bekannte Mentalitätsthemen der Märklin-Identität in Sprachbausteinen neu zu kombinieren; die Botschaft war ohnehin bekannt. Sie lautete: Märklin, und nicht „weil die Kontakte so gut sind“.[209] Bei der Anlagengestaltung in Abbildung 127 lohnt das nähere Hinsehen. Märklin-

209 Abbildung 127.

Abbildung 128



Anlagen zeigten häufig moderne Settings mit Attributen der jeweiligen Gegenwart: E-Lok-Traktion und überhaupt Elektrifizierung, hochmoderne Typen von Güter- und Personenwagen, moderne Bahnbetriebswerke. Die alte Leittechnologie Dampflok ist integriert, aber in den 1960er Jahren noch nicht weitgehend nostalgisiert – dafür fehlte es auch in 1 : 1 ungefähr zehn Jahre vor dem endgültigen Aus für Dampftraktion auf Bundesbahngleisen im Jahr 1977 noch an Ansätzen für Historisierung. Retro-Orientierung war und ist ein Phänomen, das man zumal auf großen Modellbahnanlagen auf kuriose Weise segmentär löst, indem es unterschiedliche epochale ‚Zonen' gibt. Diese sind gern durch Höhenlagen voneinander unterschieden. Die Bergeswelt eines angedeuteten Schwarzwalds oder Allgäus – dies übrigens eine der beliebtesten ‚Traumlandschaften' der Modelleisenbahn – ist eine Welt der Vergangenheit, z.T. von vor dem Ersten Weltkrieg, der die brummende Moderne und Gegenwart der Täler gegenübersteht. Bis heute lässt sich dieses den optischen Reiz erhöhende, Puristen mit Grausen erfüllende Phänomen auf Schauanlagen beobachten, bei den allerdings als Konzession an ein Minimum an Logik zumindest darauf geachtet wird, dass sich die Epochen nicht in einem Bahnhof begegnen. Dies ist nur bei der Realisierung des Themas ‚Eisenbahnjubiläum' statthaft.

Der Fahrtrichtungsschalter als „Lokführer in einer MÄRKLIN-Lokomotive“:[210] So sah sich die Firma in den 1960er Jahren. Dieses Hohe Lied der Wechselstrom-Technik – die jedenfalls im Maßstab HO zu diesem Zeitpunkt keine Verkörperung von Innovation mehr darstellte – mag man auch als Versuch einer Reaktion auf die Kybernetik- und beginnende Informatik-Begeisterung der zweiten Hälfte der 1960er Jahre sehen, die dem Thema der elektronischen Steuerung eine völlig neue Relevanz gab. Die Werthaltungen einer kommunizierenden Netztechnik, die sich in diesen Anfängen der digitalen und schließlich, wie wir heute wissen, der virtuellen Revolution verkörpern, vertragen sich nicht mit der haptischen Märklin-Welt und haben ihren in jeder Generation deutlicher werdenden Relevanz-Verlust mitbedingt. Die digitale Aufrüstung der Modellbahnwelt seit den 1990er Jahren hat das nicht aufhalten können, vielleicht sogar beschleunigt. Der *cultural code* der Märklin-Werte fand keine Akzeptanz mehr. Die Insolvenz des Traditionsunternehmens nach 150 Jahren zu Jahresbeginn 2009[211] vor dem Hintergrund der Weltfinanzkrise drückt dieses Ende einer Epoche der ‚kleinen' Mobilitätsgeschichte lediglich auf dramatische Weise aus.

210 Abbildung 128.

211 Vgl. die Tagesschau-Ausgabe vom 5.2.2009: http://www.tagesschau.de/multimedia/video/video445684.html.

Mitteldeutsche Impressionen

Die DDR in HO

Abbildung 129
(Quelle: PIKO Modellbahn, hg. v. Demusa. Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, Berlin (Ost) o.J., S. 1.)



Ein gemalter Modell-Kesselwagenganzzug, geführt von einer BR 118.0 der Deutschen Reichsbahn. Die Diesellokomotive mit der Achsfolge B'B' und einer HO-Modell-Länge über Puffer von 223 mm ist ein typisches Produkt der DDR-Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur – dies durchaus im Gegensatz zu der klassisch schmutzigen Buna-Leuna-Moderne, deren Wirkungen Uwe Tellkamp in der ‚Ouvertüre' zu seinem DDR-Schlüsselroman ‚Der Turm' von 2008 beschreibt:

> Schwebstoffe hinab in die Tiefe, wo die Rinnsale der Stadt sich mischten; im Tiefseedunkel kroch das Spülicht der Kanalisation, tropfender Absud der Häuser und VEB, in der Tiefe, wo die Lemuren gruben, stauten sich die ölig-schwere, metallische Brühe der Galvanikbäder, Wasser aus Restaurants und Braunkohlenkraftwerken und Kombinaten, die Schaumbäche der Reinigungsmittelfabriken, der Eisenhütten und der Industriezonen, die verstrahlte Beize der Uranbergwerke, Giftsuppen der Chemieanlagen Leuna Buna Halle und der Kaliwerke, von Magnitogorsk und von den Plattenbaugebieten, die Toxine der Düngemittelanlagen, der Schwefelsäurefabriken; in der Nacht der Strom, weitverzweigt die Schlamm-, die Schlacke-, Erdöl-, Zellstoff-Flüsse, Wasser verschmolzen zu einem großen pechträgen Band, darauf die Schiffe fuhren, unter den rostigen Spinnweben der Brücken hindurch, in die Erzhäfen Getreidehäfen Südfrüchtehäfen die Häfen der 1000 Kleinen Dinge.[212]

Zu den tausend kleinen Dingen der DDR-Realität und Konsummangelgesellschaft gehörten auch Modelleisenbahnen, u.a. hergestellt im Sonneberger VEB-Kombinat PIKO, aber auch in Zwickau, Glashütte, Dresden, Plauen, Sebnitz, Halle und Berlin. Vieles gab es in der DDR nicht, Modelleisenbahnen gab es. Sie sagten etwas aus über das Land, aus dem sie kamen, aber wie jedes technische Sachsystem erzeugte auch die Modelleisenbahn ihre ganz eigene soziokul-

212 Uwe Tellkamp, Der Turm, Frankfurt am Main 2008, S. 7.

turelle Identität, in der noch ganz andere, viel ältere Traditionen und Bildroutinen erkennbar wurden. So sehr der PIKO-Katalog der 1980er auch in jubelnder Planüberfüllungsprosa die Systemgrenzen überschreitende technische Anschlussfähigkeit und Qualität von Modellbahnen aus der DDR als HO-Variante der Narratio vom Sieg des real existierenden Sozialismus betonte, so preußisch-mitteldeutsch wirkte die Atmosphäre, die sie erzeugten:

> Von Jahr zu Jahr vergrößert sich das Angebot an PIKO-Modellbahnerzeugnissen der Nenngröße HO! Um die PIKO-Modellbahnfreunde umfassend zu informieren, wurde der vorliegende Katalog stark erweitert. Sowohl langjährige PIKO-Modellbahnfreunde, als auch neu Hinzukommende finden hier das gesamte Sortiment und Neuheitenangebot an PIKO-Modellbahnerzeugnissen übersichtlich zusammengestellt. (...) Für den Modellbahnfreund bietet (...) das PIKO-EXPERT-Programm interessante Zugzusammenstellungen als Grundlage einer Modelleisenbahnanlage. Das reichhaltige Angebot an Lokomotiven, Triebwagen, Reisezug- und Güterwagen, sowie von Gleismaterial und Zubehör bietet alles, was für den Aufbau einer Modelleisenbahnanlage benötigt wird. PIKO-Modelleisenbahnerzeugnisse zeichnen sich durch besondere Merkmale einer fast drei Jahrzehnte erfolgreichen, zielstrebigen Entwicklung aus:
>
> - Vorbildtreue bis ins kleinste Detail,
> - konsequente Einhaltung des Maßstabes 1 : 87,
> - exakte Farbgebung und Beschriftung der Fahrzeuge,
> - Beachtung und Einhaltung der Normen Europäischer Modellbahnen (NEM),
> - ein internationales Fahrzeugsortiment verschiedener europäischer Bahnverwaltungen,
> - ein umfangreiches Zubehörangebot,
> - beste Qualität,
> - robuste Getriebe und hohe Zugkraft der Triebfahrzeuge,
> - Laufsicherheit der Modelleisenbahnwagen durch spitzengelagerte Radsätze, gute Schwerpunktlage, funktionssichere Drehgestellekonstruktion sowie austauschbare Kupplung,
> - passend zu allen Gleichstrom-Zweileiter-Schienensystemen.
>
> Die Verleihung von 5 Goldmedaillen des Leipziger Messeamtes an PIKO-Modellbahnerzeugnisse und das weitweite Ansehen, das diese Erzeugnisse bei Modelleisenbahnfreunden genießen, sind Ausdruck für die Qualität von PIKO-Modellbahnen; denn ...
> ... mit PIKO ist man immer auf der richtigen Spur![213]

Angesichts so emphatisch vertretener, auch in einer englischen Fassung hervorgehobener Vorzüge – „Using PIKO, you will always be ‚on the right track'"[214] – mag man darüber hinweglesen, dass hier z. T. Selbstverständlichkeiten wie die Spitzenlagerung von Wagenradsätzen[215] als Qualitätsattribute dargestellt werden. Im Vergleich zu Großserien-Modellbahnen aus dem

213 PIKO Modellbahn, Vorseite links.

214 Ebd.

215 Vgl. Günter Albrecht u. a., Modellbahnlexikon. 1700 Begriffe kurz erklärt, Düsseldorf 1975, s. v. ‚Radsatz', S. 160f., s. v. ‚Spitzenlagerung', S. 190, s. v. ‚Zapfenlagerung', S. 226.

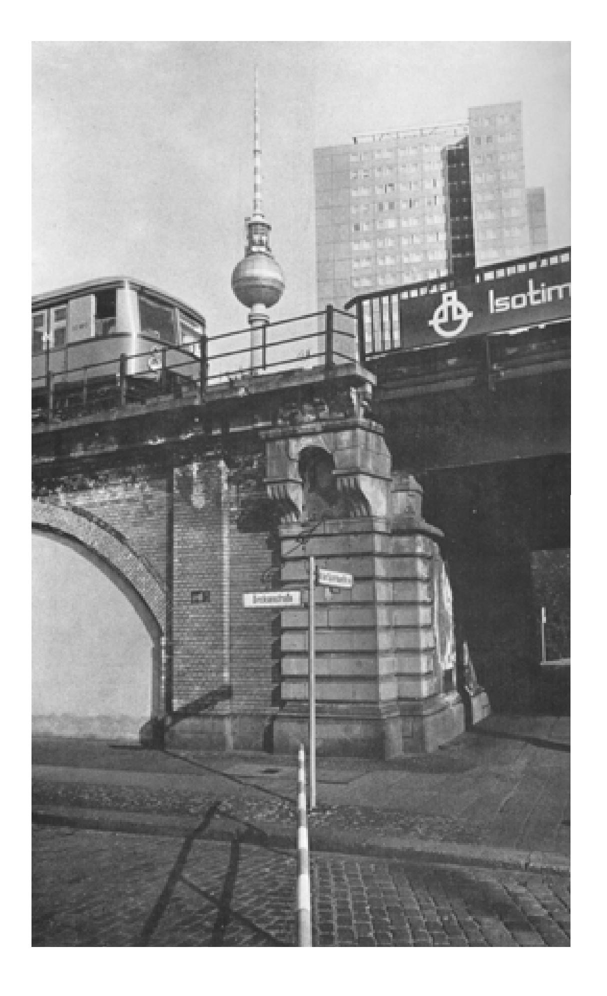


Abbildung 130: Ein Berliner Ensemble: S-Bahn der Baureihe 277, ab 1938 nach der Olympia-Baureihe beschafft und in ‚rekonstruierter' Form das Rückgrat der Ost-Berliner S-Bahn, vor dem Wahrzeichen der DDR-Moderne, dem Fernsehturm; sprechend auch das Nebeneinander von Plattenbau und Gründerzeit-Arkaden.
(Quelle: Autorenkollektiv, Berlin und seine S-Bahn: ein Bildband über eine Bahn und ihre Menschen, Berlin (Ost) 1987, S. 14)

Westen entsprachen die ‚PIKO-Modellbahnherzeugnisse' mit der minderen Materialqualität ihrer bruchempfindlichen Plaste z.B. beim Gestänge der Dampflokmodelle, der groben Detaillierung und dem technischem Standard ihrer Bügelkupplungen mit übergroßen Abständen zwischen den Waggons den frühen 1970er Jahren, was zugleich ihren besonderen Reiz ausmachte. Die PIKO-Modellbahn bildete so ungewollt die simulierte und defiziente, in einigen ihrer Eigenschaften aber durchaus robuste low tech-Moderne der DDR in HO ab, deren konsequente Mangelbewirtschaftung das soziale Leben der Artefakte tendenziell verlängerte. So ist es vorbildgerecht und nicht nostalgisch, dass der PIKO-Katalog ungefähr so viele HO-Modelle aus der Zeit der ‚alten' Reichsbahn vor der Gründung der DDR wie ‚neue' Reichsbahnmodelle aus der DDR-Traktionsmodernisierung enthält. Rollendes Material der 1920er und 1930er Jahre gehörte bis zum Ende der DDR anders als bei der Bundesbahn zum Mobilitätsalltag und zur Alltagserfahrung des DDR-Bürgers: von der Olympia-Baureihe der Berliner S-Bahn über die vierachsigen Eilzugwagen B4i-29a bis zum gedeckten Güterwagen Bauart GG.



Abbildung 131
(Quelle: PIKO Modellbahn, S. 4)

Abbildung 132: Die Stars der modernen DR-Dieseltraktion werden im PIKO-Katalog im Original präsentiert.
(Quelle: Ebd., S. 17)







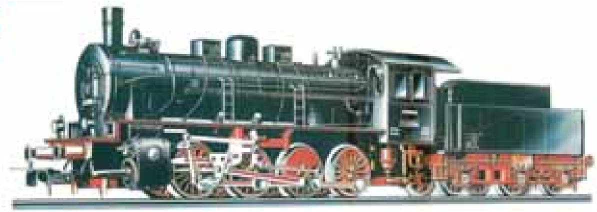


Abbildung 133: Das Erbe des Klassenfeindes wird als Zeichnung dargestellt.
(Quelle: Ebd., S. 7)

So konnte ein Einstieg in die HO-DDR mit PIKO-Expert aussehen: eine Startpackung „für den anspruchsvollen Modelleisenbahnfreund“.[216] Die im Katalog angebotenen Expert-Packungen enthalten jedoch keineswegs die attraktive Bo’Bo’ Schnellzug-Lokomotive E 11 der DR mit modernen B4g-Schnellzugwagen der DR. Bei den sieben Expert-Sets dominieren Modelle der alten gegenüber der DDR-Reichsbahn: einem Güterzug mit E 69, einem Personenzug mit E 44, einem Nebenzug mit einer BR 89 und einem Güterzug mit einer BR 55 stehen lediglich ein Personenzug mit einer DR-Diesellok BR 110 und ein Güterzug mit einer DR-Diesellok BR 130 gegenüber.

Der Ton des Katalogs ist durchweg technoid. Kontextbeschreibungen zu Geschichte, Betrieb und Neunutzung finden sich im Unterschied zu westdeutschen Katalogen nicht. Der Sprachduktus erinnert an Betriebsanleitungen: „Vor- und Rückwärtslauf wird mit dem Spielzeug-Regeltrafo gesteuert.“[217] Auch die eigenartige Ästhetik der durch die Kesselaufbauten bullig wirkenden, das klassische Reichsbahnmaß sprengenden Linienführung der Schnellzuglok ist kein Thema. Ebenso wie beim Vorbild soll die Technik für sich selbst sprechen, und das auf Deutsch, Englisch und Französisch. Dass das Gestänge anders als bei westdeutschen HO-Modellen nicht aus Metall, sondern aus Plaste hergestellt ist, kann man der Abbildung nicht

216 PIKO Modellbahn, S. 4

217 Ebd.

Abbildung 134: Ein Spitzenprodukt der Rekonstruktionsphilosophie der DR, die BR 01[5]. (Quelle: Ebd., S. 6)



entnehmen. Auch der beim HO-Modell viel zu große Abstand zwischen Tender und Lok, bedingt durch eine schlichte, zugleich stromleitende Deichselverbindung, ist nicht zu erahnen. Das technische Prinzip ist bei Schlepptendermodellen im Westen zwar dasselbe, nur sind diese in der Regel nicht für sehr enge Gleisradien ausgelegt – anders als die PIKO-01. Anders gesagt: das DDR-Modell ist nutzerfreundlich auf Kosten der Vorbildtreue.

Eine mitteldeutsche PIKO-Landschaft nach sächsisch-thüringischen Motiven, wahrscheinlich eine Clubanlage. Zu sehen ist das beachtliche Gleisvorfeld eines mittelstädtischen Bahnhofs, dessen Hochlage die authentische Landschaftsgestaltung unterstreicht – und eine filigran ausgeführte Fußgängerbrücke zum Inselbahnsteig erforderlich macht. Der erste Bildeindruck wird von der eigenartigen Farbigkeit der Anlage beherrscht, die nicht vom strahlenden Plastikhochglanz westlichen Zubehörs ausgeht. Die klassischen Modellbaumaterialien Gips, Pappe, Papier und Holz[218] sind farblich besser zu bearbeiten und heben die Artefakt-Qualität der Modelle deutlicher hervor als das in den westlichen Plastikwelten der Fall ist. Die playmobilpittoreske Niedlichkeit der im Westen üblichen Modellszenerie fehlt völlig; das Motiv ist städtisch, sachlich-realistisch und anti-nostalgisch. Das zeigen u.a. die Altersspuren an dem zweiständigen Lokschuppen in Abbildung 135a, der sich an das Viadukt im oberen Bildteil lehnt. Überhaupt erzeugt die Alterung der Gebäude einen gut erkennbaren Unterschied zwischen alter, kaiserzeitlicher und neuer DDR-Bausubstanz. Im modell-öffentlichen Raum gibt es nur wenig Werbung – an den Arkaden unter dem Empfangsgebäude – und eine DDR-typisch sparsame Indi-

218 Vgl. Gernot Balcke, Modellbahn-Landschaft, Düsseldorf 1981 u.ö., S. 18-31.

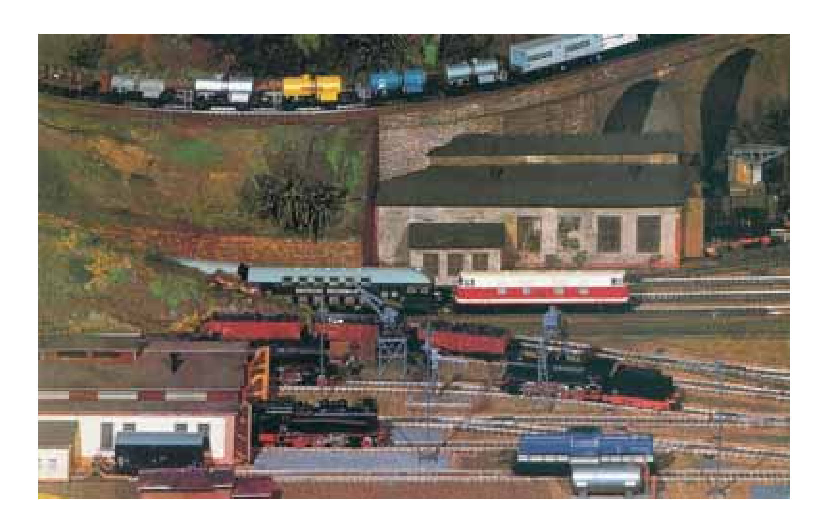


Abbildung 135a

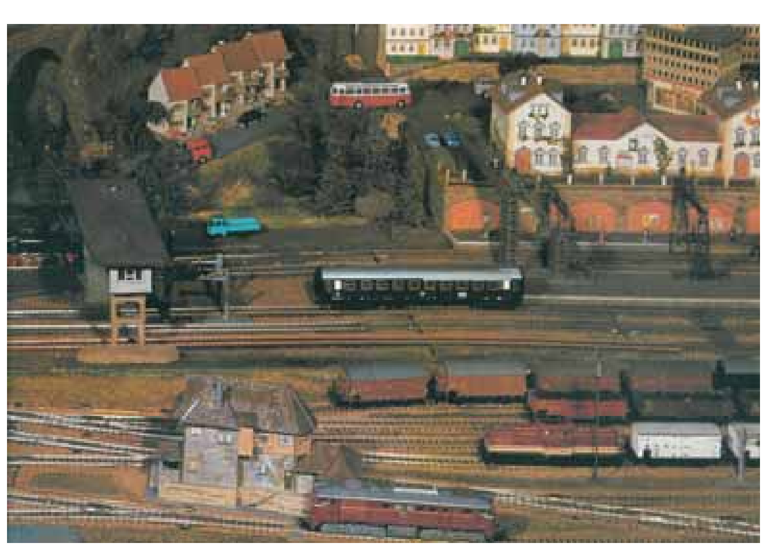


Abbildung 135b

vidualmotorisierung. Beides unterstreicht den sich leicht einstellenden Eindruck, ein sehr partiell modernisiertes Setting der 1930er Jahre zu betrachten.

Das Bahnbetriebliche ist mustergültig: Weichenzüge aus Draht führen korrekt zum Stellwerk; die Trennung der Betriebsfelder Bahnhof mit Durchfahrtgleisen, Abstellgleisen und BW-Bereich wirkt schon aufgrund der Gleislängen überzeugend. Die Bekohlungs- und Besandungsinfrastruktur entspricht den Betriebsbedürfnissen eines BW an der Strecke. Auf nicht wenigen westlichen Anlagen stehen in ähnlichen Klein-Bahnbetriebswerken riesige Wiegebunker und unmotivierte Portalkräne. Vor allem aber wird hier auf das Statussymbol des nur sehr schwer in ein überzeugendes Anlagenkonzept zu integrierenden Ringlokschuppens verzichtet: PIKO hat auch gar keine Drehscheibe in seinem Sortiment.

Auch der braune Grundton der Gleisschotterung ist realistisch, auch wenn als der an strahlendes Einheitsplastikgrau westlicher Schienenbettungen gewöhnte Blick anderes erwartet.

Abbildung 136: Ein gerades Geoline-Gleis von Roco. In gewisser Weise ein Nachfolger von Märklins klassischer Blechgleisbettung.
(Quelle: http://www.roco.co.at/index.php?id=152&Anfangsposition=0&artikelnummer=61110)

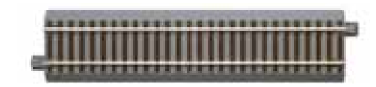




Abbildung 137: Die Farbigkeit des Vorbilds. Die Reko-41 1182-9 führt einen Personenzug auf der DR-Kursbuchstrecke Nr. 550 zwischen Jena-West und Gera.
(Quelle: Transpress-Eisenbahnkalender 1988, Berlin (Ost) 1987, Blatt Februar 1988)



Abbildung 138: Die DDR rostet, und das färbt den roten Staat braun. Korrosion ist überall.
(Quelle: PIKO Modellbahn, S. 12)

So proper und bunt ist die realexistierende DDR allerdings nicht: der Plastglanz der Fassaden im Bahnhofsviertel erzählt die Siegergeschichten vom erfolgreichen Wiederaufbau im Arbeiter- und Bauernstaat und von der Überwindung der menschenunwürdigen Wohnverhältnisse der Ausbeutergesellschaft.[219] Gut getroffen sind allerdings die unregelmäßigen Höhen- und Grö-

219 Zur Realität vgl. Manfred Melzer, Bau- und Wohnungswesen, in: DDR-Handbuch, hg. v. Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen, Köln 1979, S. 136-143.



Abbildung 139a
(Quelle: Ebd., S. 14)

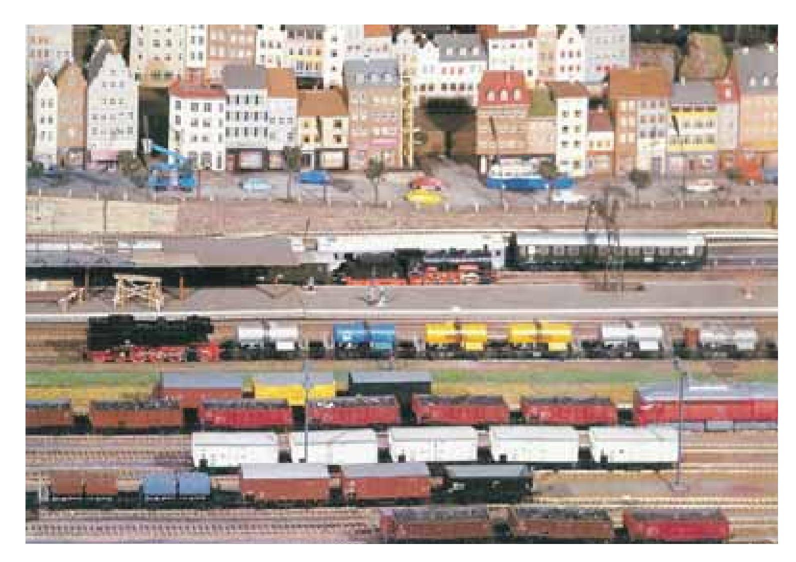


Abbildung 139b
(Quelle: Ebd., S. 19)

ßenverhältnisse der Bebauung mit den urbanen Brachen des Bombenkrieges. Auch der Straßenverkehr ist leicht überproportional.

Abbildung 140 zeigt Berlin (Ost), Prenzlauer Berg, Anfang der 1980er Jahre. Der amerikanische *National Geographic* kommentiert dieses Bild, das im Rahmen eines großen Berlin-Specials steht: „In nostalgic contrast to the modern city center, the working-class district of Prenzlauer Berg remains much as it was just after World War II, only older and shabbier."[220] Für amerikanische Augen mag diese Lower East Side-Assoziation nostalgisch sein. Die poröse Löchrigkeit der Fassaden einschließlich der Einschusslöcher des Straßenkampfes von 1945 sind in HO allerdings schwer darstellbar.

220 Ebd., S. 26.

Abbildung 140
(Quelle: Priit J. Vesilind, Cotton Coulson, Two Berlins – A Generation Apart, in: National Geographic 161 (1982), vol. 1, S. 2-51, 26f.)



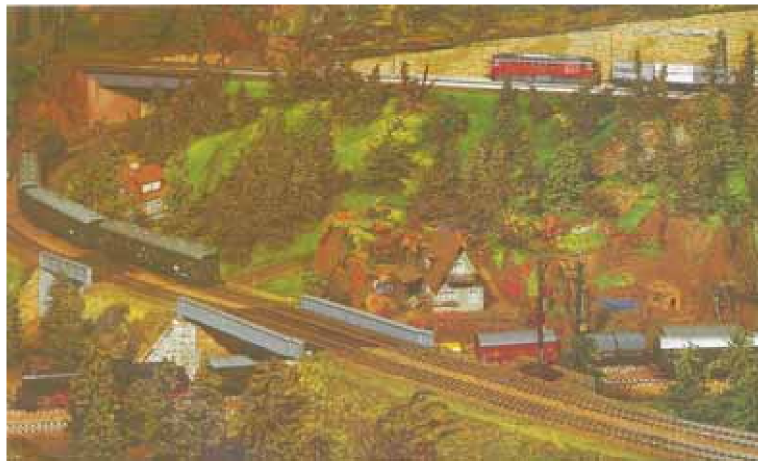


Abbildung 141
(Quelle: PIKO Modellbahn, S. 25)

Aus welchen Buna-Chemikalien das hier verwendete Wiesen- und Waldbodengrün entstanden ist, möchte man gar nicht so genau wissen. Es wirkt wie ein unfreiwilliger Kommentar zum Umweltzustand der DDR. Die von der Trassenführung her gedachte,[221] sparsame Bahnlandschaftstechnotopie ist mustergültig: weite Radien, plausible Brücken, breite Bahndämme, inte-

221 Zu den Maßstäben guter Landschaftsgestaltung vgl. G. Balcke, Modellbahn-Landschaft, S. 7-17.

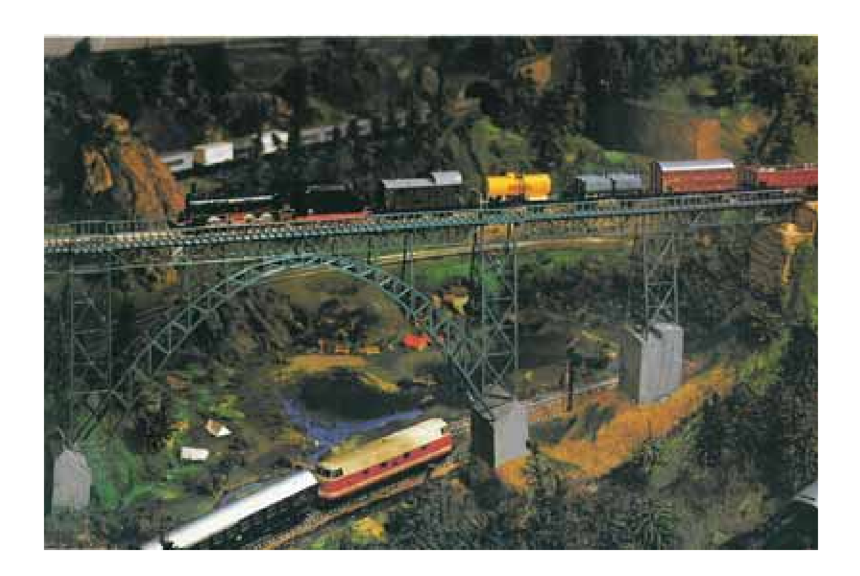


Abbildung 142
(Quelle: Ebd., S. 35)

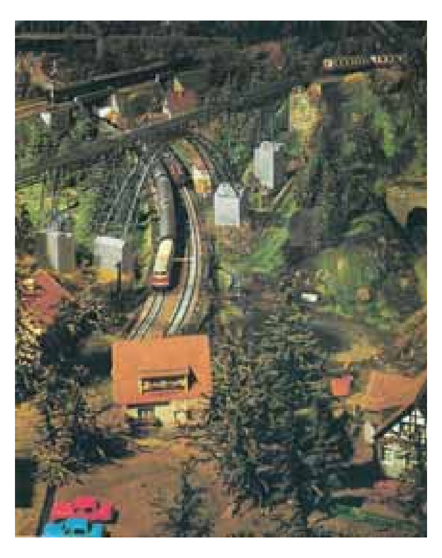


Abbildung 143
(Quelle: Ebd., S. 45)

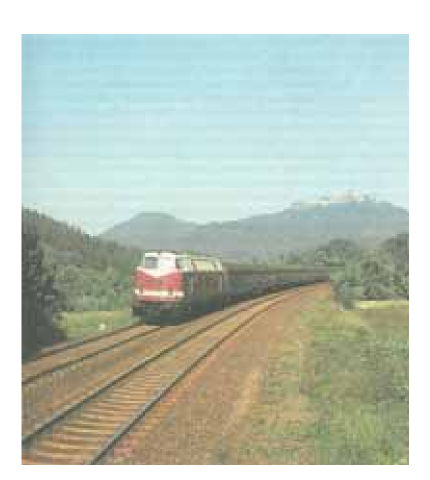


Abbildung 144
(Quelle: Hans-Joachim Kirsche, Hans Müller, Eisenbahnatlas DDR, Berlin (Ost)/Leipzig ^{2}1988, S. 213)

grierte Stützmauern, sparsame Bebauung. Hier zeigen sich die Stärken des DDR-Modellbaus, der nicht auf die Blickfang-Inszenierung aufwendiger Einzelobjekte wie Feuerwehr-Hauptwachen, Jahrmärkten oder stylisher Fachwerkensemble, sondern die authentische Abbildung von Atmosphären mit reduzierten Mitteln ausgerichtet ist. Diese Mangelrationalisierung hat durchaus ihre Grenzen, aber sie zwingt vor allem zu einem genauen Hinsehen und einer bewussten Unterscheidung zwischen Wesentlichem und Unwesentlichem. Das Ergebnis ist weniger minimalistisch als frappierend vorbildnah.

Rennsteig mit Modellbahn, mitteldeutsche Mittelgebirgspanoramen in HO-Brückenperspektive:[222] die Stimmigkeit des Gesamteindrucks beruht auf Reduktion, die im Schwarzweißfoto besonders hervortritt.

222 G. Balcke, Modellbahn-Landschaft, S. 67-83.

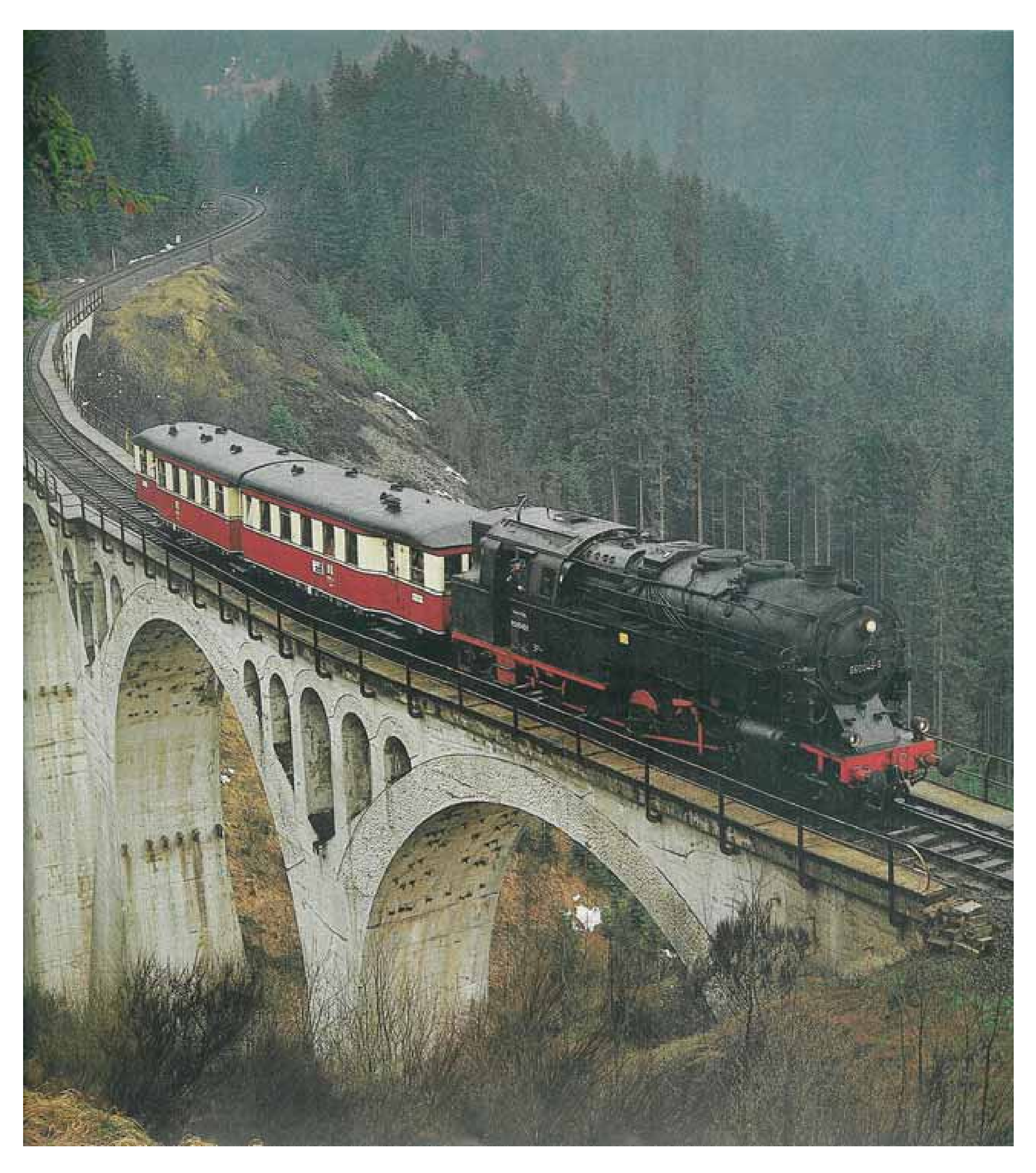


Abbildung 145
(Quelle: Transpress Eisenbahnkalender 1988, Blatt September)

Unabhängig vom Verblassen des Konfessionellen in der Gegenwart der DDR, kommt die reformatorische Assoziation des Landschaftsbilds nicht von ungefähr: das PIKO-HO-Land zeigt eine Erzlandschaft des deutschen Protestantismus, Abbildung 144 einen Reisezug auf der Fahrt von Eisenach nach Meiningen, unterhalb der Wartburg. Das Meiningen des Reichsbahn-

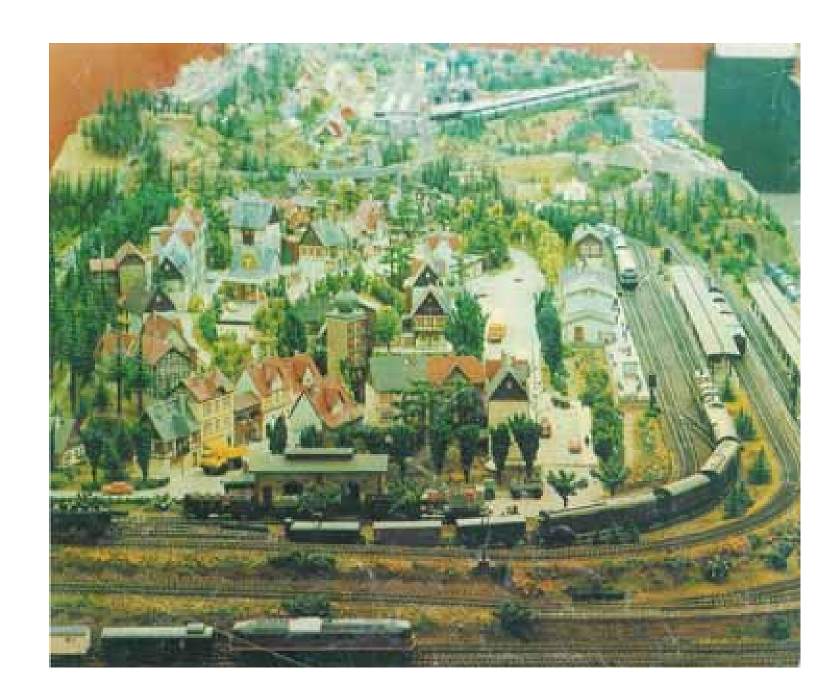


Abbildung 146



Abbildung 147

Netzes ist zugleich das Kaisersaschern, der mitteldeutsche Heimatort des deutschen Tonsetzers Adrian Leverkühn in Thomas Manns Roman Dr. Faustus:

> Es ist über die Stadt (...) zu sagen, daß sie atmosphärisch wie schon in ihrem äußeren Bilde etwas stark Mittelalterliches bewahrt hatte. Die alten Kirchen, die treulich konservierten Bürgerhäuser und Speicher, Bauten mit offen sichtbarem Holzgebälk und überhängenden Stockwerken, Rundtürme mit Spitzdächern in einer Mauer, baumbestandene Plätze, mit Katzenköpfen gepflastert, ein Rathaus, im Baucharakter zwischen Gotik und Renaissance schwebend, mit einem Glockenturm auf dem Dach, Loggien unter diesem und zwei weiteren Spitztürmen, welche sich, Erker bildend, die Front hinunter bis zum Erdgeschoß fortsetzten, – dergleichen stellt für das Lebensgefühl die ununterbrochene Verbindung mit der Vergangenheit her, mehr noch, es scheint jene berühmte Formel der Zeitlosigkeit, das scholastische Nunc stans an der Stirn zu tragen.[223]

Der DDR-Zubehörsteller VERO – siehe Abbildung 147 – hat Kaisersaschern in HO und TT im Sortiment.[224]

Wie für die PIKO-Welt gemacht: die Strecke von Saalfeld/Saale über Lauscha/Thüringen nach Sonneberg/Thüringen. 95 0045-5 auf einer Sonderfahrt auf dem Nassentelle-Viadukt.

223 Thomas Mann, Doktor Faustus. Das Leben des deutschen Tonsetzers Adrian Leverkühn, erzählt von einem Freunde, Frankfurt am Main 1960 u. ö. (zuerst Stockholm 1947), S. 51.

224 Vgl. zum westdeutschen Kaisersaschern Bernd Schmid, Modellbahn-Dörfer + Städte, Düsseldorf 1985, S. 109-123.

Abbildung 147: Die mitteldeutsche Welt im Spiegel des Zubehörlieferanten VERO.



Mitteldeutsche Realitäten auf der Rückseite des PIKO-Katalogs: eine kleinstädtische Welt mit Fachwerk, deren Provinzialität viel älter ist als das ‚rote Preußen', woran die Minol-Tankstelle an der Stelle, an der man die evangelisch-lutherische Kirche erwarten würde, nichts ändert.

Die Fortsetzung des PIKO-Modells in der Reallandschaft der DDR: Bahnviadukt bei Heldrungen. Kurz hinter Heldrungen ist „die in der Renaissance zur Festung ausgebaute Wasserburg aus dem Mittelalter zu sehen. Mit ihrer Restaurierung entstand die Gedenkstätte des deutschen Bauernkrieges, welche an den hier eingekerkerten und gefolterten Thomas Müntzer erinnert."[225] PIKO-Mitteldeutschland ist voller Erinnerungsorte.

225 Ebd.



Abbildung 148: Packungsabbildung des VERO-Bausatzes Bhf. Barthmühle HO, Pappe, 1970er Jahre; mitteldeutsches Nebenbahnidyll mit Trabant.



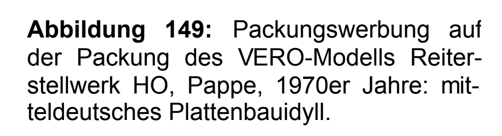


Abbildung 149: Packungswerbung auf der Packung des VERO-Modells Reiterstellwerk HO, Pappe, 1970er Jahre: mitteldeutsches Plattenbauidyll.

Kein VERO-Bild, sondern Rochlitz an der Mulde. Hier führt 38 205 einen Sonderzug über die Muldebrücke. PIKO bietet in den 1980er Jahren die BR 38 als Modell an.

Abbildung 150
(Quelle: Transpress Eisenbahnkalender 1988, Blatt Mai)

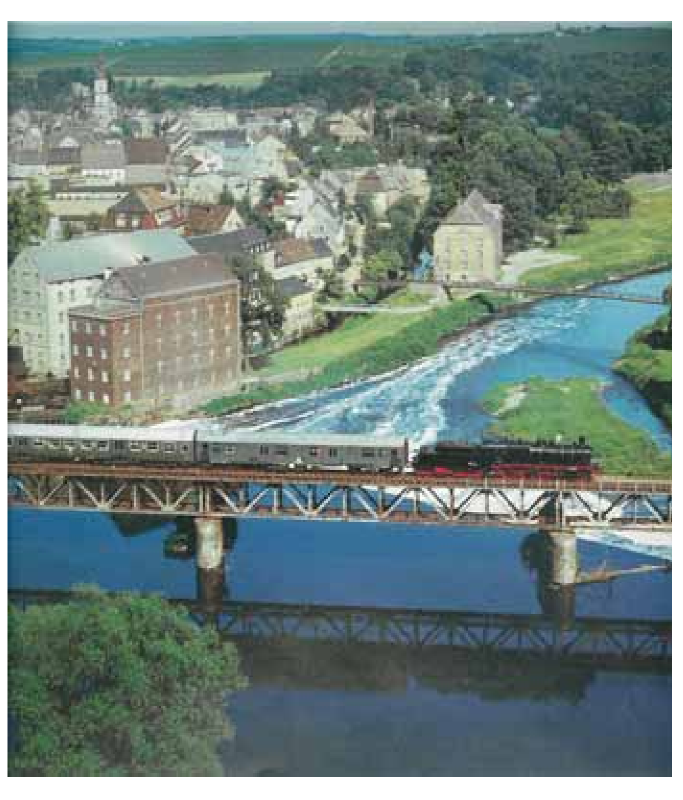




Abbildung 151: Packungswerbung auf der Packung des VERO-Modells Reiterstellwerk HO, Pappe, 1970er Jahre: die Fortsetzung der Strecke aus Abbildung 150, jenseits der Mulde.

Vernünftige Interieurs

Wohn- und Küchenmentalitäten der 1960er Jahre

> Das kleinste Glück, wenn es nur ununterbrochen da ist und glücklich macht, ist ohne Vergleich mehr Glück als das größte, das nur als Episode, gleichsam als Laune, als toller Einfall, zwischen lauter Unlust, Begierde und Entbehrung kommt.[226]

Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer

Wir beginnen unsere mentalitätsgeschichtlich und soziologisch[227] aufgeklärte Besichtigungstour vernünftiger Interieurs der 1960er Jahre im Wohnzimmer.[228] Der traditionelle bürgerliche Repräsentationsraum mit sozialer Signalfunktion veränderte sich in diesem Jahrzehnt des sozialen Wandels mit einer sich wandelnden, pluralisierenden, ihre Konsumgewohnheiten neuen finanziellen Möglichkeiten anpassenden westdeutschen Gesellschaft.[229] Die nicht mehr nur funktionale, Notwendigkeiten folgende, sondern immer stärker identitätsstiftende Funktion von Einrichtung[230] wurde zum Gegenstand von Konsum[231] und Kommunikation. Die Artiku-

---

226 Friedrich Nietzsche, Vom Nutzen und Nachteil der Historie für das Leben (1876), in: ders., Unzeitgemäße Betrachtungen, München 1999, S. 75-148, hier S. 78.

227 Vgl. Wolf Leppenies, Konkurrenzdisziplinen: Soziologie und Geschichte, in: ders., Die drei Kulturen. Soziologie zwischen Literatur und Wissenschaft, München/Wien 1985, S. 283-310. Im folgenden dienen soziologische Definitionen zur genaueren Beschreibung von Phänomenen des sozialen Wandels, sozial- und mentalitätsgeschichtliche Begriffe zur Beschreibung des Kontextes.

228 Alle Abbildungen aus: Westermanns Monatshefte 105 (1964) bis 111 (1970).

229 Zur Entwicklung der deutschen Möbelindustrie bis zu Beginn der 1960er Jahre vgl. Roland Schroeder, Möbelindustrie, in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, hg. v. Erwin von Beckerath u. a., Bd. 7, Stuttgart u. a. 1961, S. 410-417.

230 Zum Kontext der Transformation der Privatsphäre im 20. Jahrhundert – allerdings mit Bezug auf französische Verhältnisse – Antoine Prost, Grenzen und Zonen des Privaten, in: Philippe Ariès, Georges Duby (Hg.), Geschichte des privaten Lebens, Bd. 5: Vom Ersten Weltkrieg zur Gegenwart, Frankfurt am Main 1993 (zuerst Paris 1987), S. 15-151, hier 63-78.

231 Ulrich Beck, Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne, München 1986, S. 115-120, hier 116: „Es entstehen der Tendenz nach individualisierte Existenzformen und Existenzlagen, die die Menschen dazu zwingen, sich selbst – um des eigenen materiellen Überlebens willen – zum Zentrum ihrer eigenen Lebensplanungen und Lebensführung zu machen."

lation von Lebensstilen und Identitätsentwürfen war nicht mehr einer schmalen gesellschaftlichen Oberschicht bzw. wohlhabenden Mittelschicht vorbehalten, die darin ihre Exklusivität spiegelte und zugleich abgrenzte.[232] Der technikabhängige Massenmarkt[233] für Einrichtungsgegenstände ermöglichte eine sozial- und konsumgeschichtlich neue Phase der Wohnungsausstattung, in der dem Ensemble-Gedanken und wechselnden Einrichtungsmoden große Bedeutung zukam.[234] Nicht mehr die sich aus ihrer Funktionalität erklärenden, wertvollen Einzelstücke oder die ersten Möbelgruppen der 1950er Jahre[235] – die ‚Sitzgruppen' und die ersten Einbauküchen – prägten die Möbelwelten der 1960er Jahre.[236] Beherrschend war vielmehr die Tendenz zur systemischen ‚Wohnwelt', zur kompletten Ausstattung zunächst eines Raums und schließlich der gesamten Wohnfläche. Diese folgte der massenindustriellen Logik von Design-Produktlinien, die trotz aller Wertigkeitsversprechen nicht für die Ewigkeit gemacht sind und sein können, sondern gängigen Trends folgen und kostenoptimiert sein müssen. Außerdem liegt in der Entwicklung hin zum ‚gestylten' Wohngesamtkonzept mit Angeboten für unterschiedliche Qualitäts- und Preisansprüche auch der Beginn einer Überwindung überkommener Gewohnheiten im Umgang mit Wohnfunktionalitäten: Wohnküchen und multifunktional genutzte Wohnzimmer, im Geist antiautoritärer Erziehung gestaltete Kinderzimmer und eine neue Welle der Medialisierung aller Lebensbereiche zeigen neue Möglichkeiten der Nutzung von Wohnraum und reagieren auf veränderte Lebensgewohnheiten. Etablierte Genderrollenbilder werden relativiert und die Konnotation bestimmter Wohnräume als ‚weiblich' oder ‚männlich' wird in Frage gestellt. – Tatsächlich passt die suggestive IKEA-Werbefrage „Lebst du schon oder wohnst du noch?“ grundsätzlich auch schon auf die Einrichtungstrends der 1960er Jahre bzw. ist ohne sie konsumgeschichtlich und soziologisch kaum zu verstehen. Die Möbel- und

232 Vgl. Hanna Brunhüber, Wohnen, in: Die Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, Bd. 3: Gesellschaft, hg. v. Wolfgang Benz, Frankfurt am Main 1989, S. 245-273.

233 Dazu Albert Kuhlmann, Alptraum Technik? Zur Bewertung der Technik unter humanitären und ökonomischen Gesichtspunkten, in: Institut der deutschen Wirtschaft (Hg.), Wirtschaftliche Entwicklungslinien und gesellschaftlicher Wandel, Köln 1983, S. 157-175.

234 Zum Kontext der Soziologie der Wohnverhältnisse vgl. Ulfert Herlyn, Stadt- und Regionalsoziologie, in: Hermann Korte, Bernhard Schäfers (Hg.), Einführung in Spezielle Soziologien, Opladen 1993 u. ö., S. 245-258, vor allem 253f.

235 Vgl. Arne Andersen, Der Traum vom guten Leben. Alltags- und Konsumgeschichte vom Wirtschaftswunder bis heute, Frankfurt am Main/New York 1999, S. 146-152; zu den Modernisierungsvoraussetzungen der 1950er Jahre umfassend Axel Schildt, Arnold Sywottek (Hg.), Modernisierung im Wiederaufbau. Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre, Bonn 1998 (zuerst ebd. 1993).

236 Zur Lebensstandardentwicklung bis 1960 vgl. Andrea Wagner, Die Entwicklung des Lebensstandards in Deutschland zwischen 1920 und 1960, Berlin 2008.

Küchenhersteller der 1960er Jahre bereiteten mit ihren Angeboten der IKEA-isierung[237] deutscher Wohnungen und Häuser seit den späten 1970er Jahre den Boden. Nicht der skandinavische Massenvermarkter des konsequenten konsumgestützten Identitätskonstruktivismus mit Inbusschlüssel und Bauplan beendete die konservierten Wohntraditionen einer Trennung von ‚Wohnen' und ‚Leben', sondern eine Vielzahl von z.T. längst vom Markt verschwundenen Anbietern. Sie zeigten – für bestimmte Marktsegmente, noch nicht als Komplettangebot unter einem Dach – , wie sich Wohn- und Küchenmöbel als Konsumgüter designorientiert für den Massenmarkt herstellen und Konsumentengewohnheiten verändern lassen. Dabei ist in den 1960er Jahren die ‚Vernünftigkeit' ein entscheidendes Werbeargument, das dem potentiellen Käufer zunehmend auch ein Bekenntnis zu seinem – vermeintlich – individuellen Geschmack erleichtern soll. ‚Vernünftig' kann vieles sein: die Betonung von ‚Stauraumreserven' – einem durchaus realen Grundproblem in einer Konsumgüter anhäufenden Überflussgesellschaft; die Akzentuierung der ‚Modernität' eines bestimmten Möbelkonzepts – einem oft weniger auf realem als gefühltem sozialem Konformitätsdruck beruhenden, aber kaufentscheidungsrelevanten Problem einer durch Konsum identitätsbildenden ‚modernen' Gesellschaft. Auch popgemusterte Tapeten sind ‚vernünftig', wenn sie qualitativ hochwertig und in ein ästhetisches Raumkonzept eingebunden sind, bei dem der Fachmann beratend zur Seite steht. Die Kommunikation über Möbel erhält dadurch einen neuen Stellenwert. Selbst Designklassiker und ‚Stilmöbel' sind für mittlere Einkommen nun nicht mehr unerschwinglich – aber welchem Angebot ist hier zu trauen? Der Beratungsbedarf des mündigen, kostenbewussten Verbrauchers wird von den Herstellern wahrgenommen, die sich u.a. zu Qualitätsverbünden zusammenschließen und eigene Ratgeberfibeln vertreiben. Die auf diese Weise, wenn auch sicherlich durch *learning by doing* und *trial and error* erworbene semiprofessionelle Kompetenz im Umgang mit Möbeln, vor allem der Abbau von handwerklichen, aber auch schichtungsspezifischen Hemmungen gegenüber dem *doing-it-yourself*, ist eine der Grundlagen für das spätere Gelingen des IKEA-Projektes: IKEA-Filialen und Baumärkte, zwei typische Erscheinungen einer ‚späten' Konsumgesellschaft, in dem die Endmontage von Artefakten und selbst kompletten technischen Sachsystemen auf den Endverbraucher und ‚Laien' erfolgreich *outgesourct* werden kann, setzen einen Verbrauchertypus voraus, den es in Westdeutschland in den 1950er Jahren noch

237 Zum Erfolgskonzept vgl. Rüdiger Jungbluth, Die 11 Geheimnisse des IKEA-Erfolges, Frankfurt am Main 2006.





Maßarbeit bleibt Maßarbeit



Maßarbeit erkennt man auf den ersten Blick. Auch Möbel-Maßarbeit. Da ist nichts zu breit, nichts zu schmal. Nichts zu hoch, nichts zu niedrig. Da gibt es keine unschönen Fugen, keine toten Winkel. Wie angegossen sitzt das Ganze. Und so gegliedert, wie Sie es wünschen. So eingeteilt, wie Sie es brauchen. Jede Einrichtung mit »WK 492« ist solche Maßarbeit: Sie bestimmen die Maße nach Ihrem Raum.

Sie bestimmen die Innenausstattung nach Ihren Bedürfnissen. Sie bestimmen Holzart und Farbe nach Ihrem Geschmack: perlgrauen Schleiflack, elegantes Palisander- oder freundliches Nußbaumholz. Jedes anerkannte WK-Einrichtungshaus informiert Sie gerne, wie Sie sich mit »WK 492« nach Maß einrichten können, ohne einen Aufschlag für Sonderanfertigung zahlen zu müssen.

Schreiben Sie an »WK-Möbel«, Abteilung 15
7 Stuttgart 1, Postfach 2631. Dann erhalten Sie kostenlos und unverbindlich über das nächstgelegene WK-Einrichtungshaus die 44-seitige Schrift »Die Wohnkultur unserer Zeit«

Name
Adresse

nicht gegeben hat.[238] Seine konsumsoziale ‚Erziehung' erfolgte in den 1960er Jahren, die daher ein besonders interessantes Jahrzehnt in der Geschichte des Wohnens sind.

Die deutsche Serienmöbelindustrie der Nachkriegszeit weist einige Besonderheiten auf. Dazu gehört die auffällige Konzentration von Herstellern in Ostwestfalen und Lippe. Zu Beginn der 1960er Jahre sind noch 50 % der Beschäftigten in der Möbelindustrie in Nordrhein-Westfalen tätig. Der Artikel ‚Möbelindustrie' im Handbuch der Sozialwissenschaften von 1961 weist auf mehrere Gründe hin: u.a. die Nähe zu dem riesigen Markt des Ruhrgebiets, traditionell die im Hinblick auf die Holzversorgung günstige Lage zu den Überseehäfen.[239] Zu den Besonderheiten der Möbelindustrie gehören ihre technologischen Antworten auf die Anforderungen ihres Hauptwerkstoffs Holz:

> Das technische Problem der Herstellung besteht neben dem Problem der Verbindung der einzelnen Teile in der Konstruktion der Möbel. Es muß vor allem der Eigenschaft

238 Vgl. Michael Wildt, Privater Konsum in Westdeutschland, in: A. Schild, A. Sywottek, Modernisierung im Wiederaufbau, S. 275-289.

239 R. Schroeder, Möbelindustrie, in: HDSW 7, S. 412.

> des Holzes, das auch heute noch den wichtigste Rohstoff in der Möbelerzeugung darstellt, quer und längs der Faser sehr unterschiedlich zu schwinden, Rechnung getragen werden. Das ist besonders wesentlich bei der Konstruktion großer Flächen, wie sie bei Tischen und bei Kastenmöbeln auftreten. Das *Materialproblem* wird durch die Aufgliederung der Fläche in Einzelteile und bestimmte Anordnung dieser Teile so gelöst, daß entweder die Faserrichtungen entgegengesetzt verlaufen und sich dadurch gegenseitig an unerwünschten Formänderungen hindern (...) oder durch Rahmen oder Stollen der eingesetzten Füllung Halt und Raum für das Arbeiten des Holzes gegeben wird (...). Seit der Erfindung des Sperrholzes um die Wende 19./20. Jahrhundert und der Spanplatte um 1950 liefert die holzbearbeitende Industrie den Möbelherstellern Konstruktionselemente in Gestalt von Furnier-, Tischler- und Spanplatten, die in ihrem Gefüge bereits so aus Furnieren, Holzstäben bzw. –stäbchen oder Holzspänen konstruiert sind, dass die je nach Faserrichtung unterschiedlichen Eigenschaften des Holzes sich gegenseitig aufheben und der Möbelfabrikant mit einem nahezu homogenen Werkstoff arbeiten kann. (...).[240]

Effizienzsteigerungen durch komplexere Maschinenstraßen, optimierte Fließprozesse bei der Fertigung und das Vordringen des Kunststoffs seien die Hauptmerkmale der modernen westdeutschen Möbelindustrie zu Beginn der 1960er Jahre.

Die Schrankwand – die Pontonkarosserie des Möbelbaus der 1960er Jahre, ein unentbehrliches Stück Wohnidentität? Nur auf den ersten Blick, denn „WK 492“ interpretiert dieses wandfüllende Konzept allerdings sehr viel leichter und dialogischer, mit Mondrian-artiger, luftiger Geometrie, ausgeführt als zeitlose Maßarbeit, die „wie angegossen [sitzt].“[241] Interessanterweise ist der angesprochene Kunde ein interaktiver Teil des Konstruktions- und Produktionsprozesses, nicht nur ein passiver Konsument: „Und so gegliedert, wie Sie es wünschen. So eingeteilt, wie Sie es brauchen. (...) Sie bestimmen die Maße nach Ihrem Raum.“[242] Maßarbeit ist also nicht mehr allein ein Attribut handwerklich-industrieller Professionalität, sondern entsteht vielmehr im Dialog zwischen Hersteller und Verbraucher. Der darf und soll auch seinen Geschmack ausleben: in „perlgraue[m] Schleiflack, elegante[m] Palisander- oder freundliche[m] Nußbaumholz.“[243] Und wer es ganz genau wissen will, erhält von WK-Möbel „die 44-seitige Schrift ‚Die Wohnkultur unserer Zeit‘“:[244] Möbelkauf ist ein voraussetzungsreiches, anspruchsvolles kulturelles Geschehen. – Schwer zu sagen, wo das Wohnzimmer auf Abbildung seine Mitte hat. Etwas links von der Mitte von WK 492 steht der ultramoderne Fernseher, allerdings noch eingerahmt durch Produkte der Gutenberggalaxie. Dies betont nicht nur die

---

240 Ebd., S. 412f.

241 Abbildung 153.

242 Ebd.

243 Ebd.

244 Ebd.

Multifunktionalität, sondern auch die kulturelle Multimedialität, die Integration von neuen und alten Medien der Identitätsfindung, für die hier Platz ist. WK 492 repräsentiert eine diskret raumgliedernde Moderne, die auch zu einem traditionellen Möbelstück wie dem Schrank ganz am linken Bildrand von Abbildung 153 passen kann. Die Geometrie des Schranks lebt von einer großzügigen, aber nicht protzigen Raum- und Flächennutzung. Sie trägt dazu bei, das Wohnzimmer privat und intim wirken zu lassen, nicht als Gesellschaftsraum. Lesende oder fernsehende Einzelne können diesen im Übrigen überschaubaren, beruhigend wirkenden Raum sinnvoll nutzen, nicht Menschenmengen. Sitzgelegenheiten gibt es für fünf Personen – weitaus weniger, als in der bürgerlichen privat-öffentlichen Geselligkeit in der Tradition des bürgerlichen 19. Jahrhunderts üblich und erforderlich.[245] Wir blicken hier in ein exemplarisches Mittelstands-Setting als Raum individueller Selbstentfaltung und Identitätskonstruktion im Privaten.[246] Wer diesen Privatraum belebt und die geschmackvollen Möbelstücke nutzt, tut das für sich oder den engeren Kreis seiner Familie, nicht für andere. Das Bürgerlich-Repräsentative, Dynamische, auf Konkurrenz und Selbstbeweis Zielende fehlt und damit auch die Möglichkeit, teuren repräsentativen Konsum identitätsbildend nach außen zu kehren. Der Privatraum mit seiner Möbel-'Maßarbeit' ist ein Rückzugsraum, der den Konsum von freier Zeit ermöglicht. Noch spielen bei diesem Konsum Fernsehen und auch Bücher eine zentrale Rolle, aber schon bald wird die Unterhaltungselektronik neue Möbel- und Raumnutzungskonzepte erforderlich machen.

Ein spießiges Versteckspiel mit Radio, Fernseher und Minibar in den Tiefen eines nach außen undurchdringlichen Wehr-Möbels mit Namen 'Wohnwand 466'? Auch nur auf den ersten Blick. Denn was so wuchtig wirkt, dass es das Bild nicht fasst, ist eine variable Kombination aus Anbauteilen. Diese fügen eben ein anderes Identitätsensemble zusammen, „wie bei einem einmaligen Entwurf."[247] Die Wohnwand 466 definiert einen anderen privaten Raum als WK 492, der allerdings auch in seiner Grundfläche kaum größer ist. Auch die mächtige Wohnwand ist Hintergrund für nur zwei Bewohner, geht man nach den Gläsern auf dem Tisch. Anders als die Bewohner des WK 492-Wohnzimmers scheinen die Wohnwand 466-Nutzer, was Literatur

245 Vgl. Gisela Mettele, Der private Raum als öffentlicher Ort. Geselligkeit im bürgerlichen Haus, in: Bürgerkultur im 19. Jahrhundert. Bildung, Kunst und Lebenswelt, hg. v. Dieter Hein, Andreas Schulz, München 1996, S. 155-169.

246 Zu den soziologischen Individualisierungstheorien bis zu Ulrich Beck vgl. Albert Scherr, Individuum/Person, in: Bernhard Schäfers (Hg.), Grundbegriffe der Soziologie, Opladen [6]2000, S. 134-140.

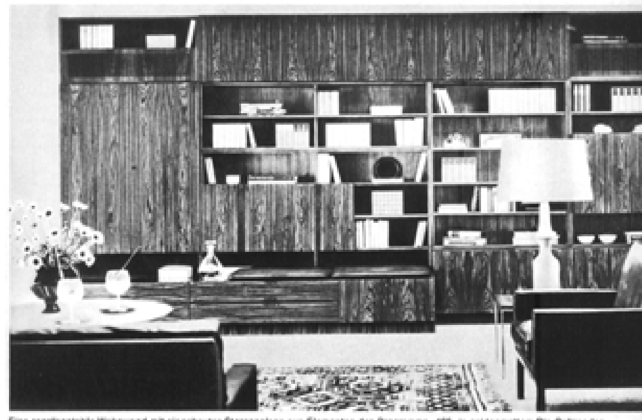
247 Abbildung 154.

Abbildung 154

Was ist der große Unterschied?



Die Wohnkultur unserer Zeit



Eine repräsentable Wohnwand mit eingebauter Stereoanlage aus Elementen des Programms »466« in seidenmattem Rio-Palisander.

Der große Unterschied zwischen der Wohnwand »466« und anderen Wänden liegt vor allem darin, daß diese WK-Wand völlig vergessen läßt, daß sie aus Anbauteilen entstanden ist. Man sieht keine Rahmen, keine Beschläge, keine Absätze. Man sieht nur ein geschlossenes, einheitliches Ganzes – wie bei einem einmaligen Entwurf. Nicht einmal die Zeichnung des Holzes – wunderbar ausdrucksvolles Palisanderholz – ist unterbrochen, denn jede Zusammenstellung wird einzeln furniert. Und zu dieser bestechenden Eleganz noch eine fast handwerklich anmutende Verarbeitung – zu dieser bemerkenswerten Qualität noch ein wirklich vernünftiger Preis! Ihr WK-Einrichtungshaus macht Ihnen gerne Vorschläge, wie Sie mit »466« Ihr Wohn-, Speise- oder Arbeitszimmer »nach Maß« einrichten können.

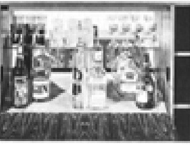
Schreiben Sie bitte an »WK-Möbel«, Abt. 15, 7 Stuttgart 1, Postfach 2631, und Sie erhalten kostenfrei und unverbindlich »Die Wohnkultur unserer Zeit« (Ausgabe 1965), ein reichbebildertes Angebot mit vielen interessanten WK-Wohnbeispielen.



Hier der Einsatz für den Musikfreund mit Rundfunkgerät und Plattenspieler nebst Steuerung und Stereoanlage. Dazu genügend Ablagefächer für kleine und große Platten.



Zum Fernsehen wird die Falttür geöffnet, der Ausziehboden herausgezogen und der Bildschirm zum Betrachter geschwenkt.



In der Hausbar ist viel Platz für Flaschen, Gläser, Rauchwaren und Leckereien. Die Klappe dient als Anrichte, das Gläserfach als Serviertablett.

betrifft, Sinn für Gesamtausgaben zu haben. Fehlen darf das Buch als sinnstiftendes Kulturgut hier wie dort nicht: Wohnen heißt Lesenwollen.

Was macht schon in den 1960er Jahren gerade Skandinavien so anziehend, wenn es um Einrichtung geht? Der Gegensatz zwischen dem modernen *Swedish design* und der gewachsenen Authentizität von Alt-Stockholm, die hier im Postkartenmotiv zitiert wird und wie ein nicht kriegszerstörtes Hamburg wirkt? Im Gegenteil. Vielleicht ist ja hier zu lernen, dass, wer Traditionen hat und zulässt, auch ‚modern' sein kann. Welcher deutsche Möbelhersteller hätte in den 1960er Jahren mit der Binnenalster, Alt-Schwabing oder der Gedächtniskirche werben wollen? Die Skandinavier vermarkteten geschickt eine nicht totalitär kontaminierte Tradition, die nicht im Gegensatz zu jeder Interpretation der Moderne stand. Zum Identitätsangebot

skandinavischen Möbeldesigns, des „baukastens für jede einrichtung",[248] gehörte auch eine andere, unproblematische Vergangenheit.[249]

Auch das String-Angebot des Jahres 1968 – „string 68" – setzt auf das Wohnen mit Büchern. Ängstlich im Umgang mit Farben war man schon in der ersten Hälfte der 1960er Jahre nicht. Hier werden Bibliophilie, Sammelwut, Kunst und Alkohol neu sortiert: zu einer ausgesprochen intellektuellen Mischung, die sogar den Designerstuhl mit Beschlag belegt: Wohnen mit String ist offensichtlich „ein bleibendes Vergnügen"[250] für Dr. Musterfrau und -mann.

In der Tat „ein neues Image," das man „ausdrucksvoll"[251] nennen kann: ‚string tandem' realisiert bewohnbare Pop Art. Ende der 1960er Jahre sind die ‚zeitlosen', ‚dezenten' Beige-, Hellbraun- und Grautöne und diskreten, bestenfalls ‚lebendigen' Holzoberflächen expressiver Farbigkeit gewichen: blaue Wände, grasgrüner Teppich, orangene Lampe, lila Designer-Sessel. Dieses Wohnzimmer ist kein Ruhe-, sondern ein bunter Erlebnisraum. Konsequenterweise ist ‚string tandem' selbst weiß: die Farbigkeit soll von der Wohnumgebung kommen. Wiederum fehlt nicht eine ansehnliche, sehr bunte Sammlung von Büchern und Schallplatten, für die ein eigener Regalbereich vorgesehen ist. Aufschlussreich ist die Positionierung der extravaganten Sessel: Wer hier platznimmt, sitzt sich nicht gegenüber, sondern nebeneinander. Die hier suggerierte Raumnutzung ist stark individualisiert. Das Ensemble mit ‚string tandem' ist ein konsequent individuelles, konstruktivistisches Wohnartefakt mit einem hohen Anteil synthetischer Materialien und Farben. Nichts daran wirkt mehr ‚gewachsen' und ‚organisch', und das dürfte auch die kompositorische Absicht sein: ein klares Bekenntnis zur Jetztzeit und ihrem Anspruch auf eine gültige Interpretation der Gegenwart. Betrachtet man die Abbildung längere Zeit, stellt sich immer mehr ein farbcomic-hafter Eindruck ein, über Sprechblasen möglicher Bewohner à la Roy Liechtenstein müsste man sich nicht wundern. Funktionalität und Produktvernunft treten gegenüber der Artikulationsfunktion deutlich zurück, auch wenn „die schlanken flachhalmrohre (bp) (...) die bauteile fugenlos [verbinden]."[252] Gemeinsam ist den WK- und den string-Wohnwelten die Modularisierung und variable Kombinierbarkeit ihrer Einzelteile. Die Neukombination erzeugt nicht immer ein vollständig anderes Möbelstück, aber

---

248 Abbildung 155 – man beachte die bewusst ‚moderne' Kleinschreibung.

249 Dass die skandinavische Gegenwart durchaus ihre Probleme hatte, zeigt Thomas Etzemüller, 1968 – Riss in der Geschichte? Gesellschaftlicher Umbruch und 68er-Bewegungen in Westdeutschland und Schweden, Konstanz 2005.

250 Abbildung 156.

251 Abbildung 157.

252 Ebd.



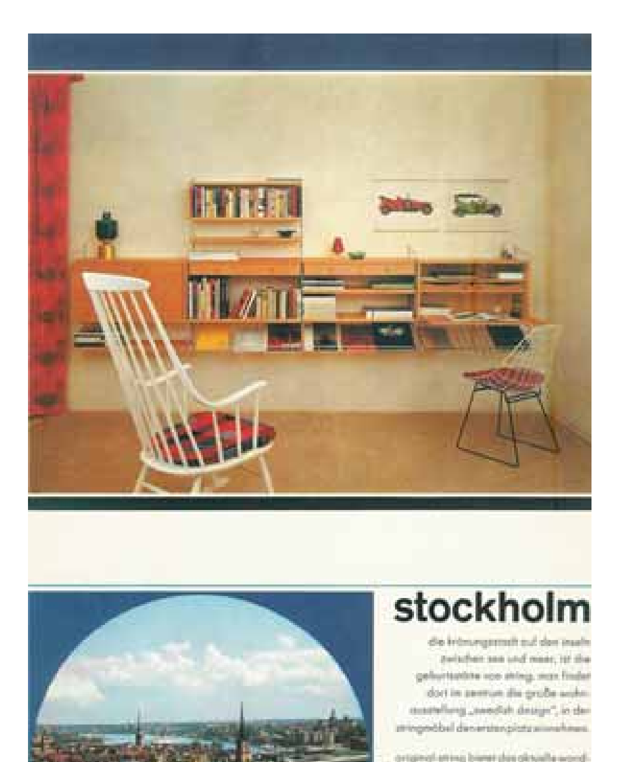


Abbildung 155

jeweils ein anderes ‚image' – die Bedeutung dieses Schlüsselbegriffs der 1960er-Jahre-Kommunikation kann in einer imagekonsumierenden Gesellschaft wohl kaum überbetont werden:

> (...) Bild, Vorstellungsbild, Vorstellung, von lat. *imago*: Bild. Der engl. Begriff I., wie das deutsche Wort ‚Vorstellung' in der Psychologie lange beheimatet, wurde neuerdings aus amerikanischen Arbeiten in die deutsche sozialwissenschaftliche Forschung übernommen. (...) *Begriffsbestimmung*. Im allgemeinen Sinn ist I. *die als dynamisch verstandene, bedeutungsgeladene, mehr oder weniger strukturierte Ganzheit der Wahrnehmungen, Vorstellungen, Ideen und Gefühle, die eine Person – oder eine Mehrzahl von Personen – von irgendeiner Gegebenheit besitzt*. (...) I. ist ein zentraler Begriff der mit psychologischen, soziologischen und anthropologischen Methoden und Erkenntnissen arbeitenden Absatz- und Verbrauchsforschung (‚Motivforschung') (...). Untersuchungen ergaben, daß eine Beziehung zwischen dem Konsumverhalten von Verbrauchern und den Vorstellungsbildern besteht, die sie von den Produkten besitzen.[253]

Für die kultur- und mentalitätsgeschichtliche Interpretation der 1960er Jahre ist der Image-Begriff schlechthin unverzichtbar: „Jedes I. scheint eine charakteristische Strukturform zu haben, deren Kenntnis für die Interpretation seiner Funktion wichtig ist. (...) I. haben einen Sym-

---

253 Gerhard Kleining, Image, in: Wörterbuch der Soziologie, hg. v. Wilhelm Bernsdorf, Stuttgart ^{2}1969, S. 444-447, hier S. 444f.

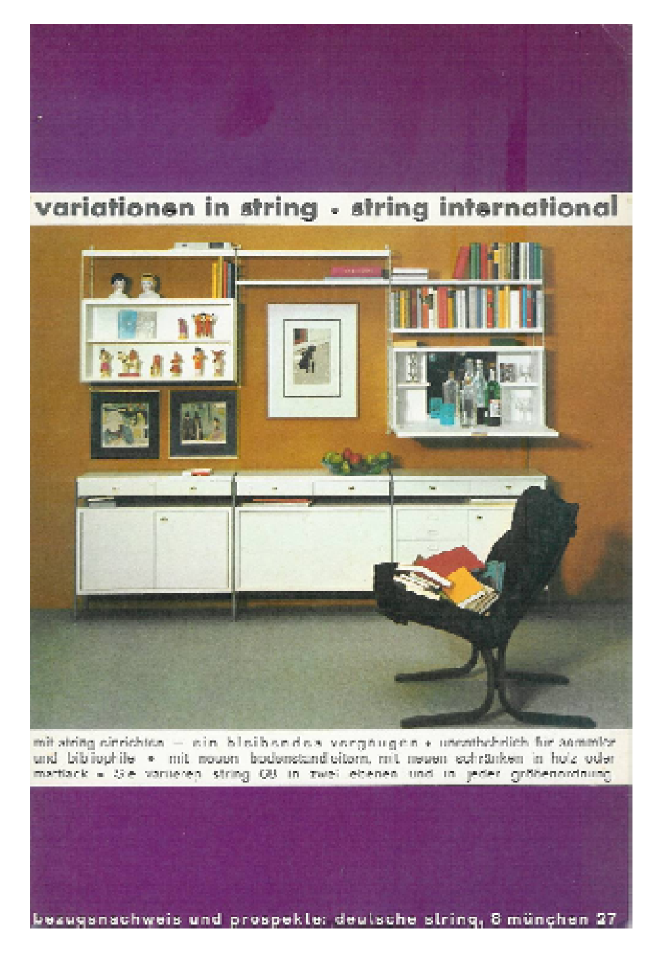


Abbildung 156



Abbildung 157

bolgehalt, der psychisch, sozial und kulturell bestimmt sein kann. Menschen können sich mit der I.-Symbolik eines Produktes (...) identifizieren und dadurch Bereiche ihrer Identität für sich und andere definieren.“[254]

Platz und seine Wahrnehmung – ein nur scheinbar objektives Grundproblem, das besonders deutlich zeigt, auf welche Weise das Wohnen subjektive interpretierte Realität ist, in deren Wahrnehmung höchstpersönliche, soziale und kulturelle Aspekte einfließen. Wer wofür Platz benötigt, ist nicht allgemeinverbindlich ‚vernünftig‘ zu definieren. Schränke sind die Rüstkammern der Identitätskonstruktion. Wer hier Platzmangel hinnimmt, der beschränkt seine Selbstentfaltung. Daher hat die Frage „Haben Sie genügend Platz in Ihren Schränken?“[255] durchaus grundlegenden Charakter. Das charakteristische adjektivische Attribut des Textes in

254 Ebd., S. 446.

255 Abbildung 158.

Abbildung 158 ist „verschwenderisch".[256] Der moderne, erfolgreiche Haushalt ist strukturell auf einen gleichbleibend hohen, tendenziell immer noch auszuweitenden Konsumfluss angelegt, für den Raum geschaffen und Reserveraum vorgehalten werden muss. Da Konsumverzicht oder auch nur –beschränkung gerade bei den berufs-, mode- und saisonabhängigen Kleidungsstücken ausgeschlossen ist, stellt sich die Frage der Raumrationalisierung, z.B. durch die „Bettzeugschublade."[257] Das ergonomisch günstige Bett ermöglicht das – was die Schlafergonomie in einem etwas merkwürdigen Licht, nämlich als Nebeneffekt der Stauraumoptimierung, erscheinen lässt. Aber nicht nur die Schlafgewohnheiten geraten ins Zwielicht. Der Text appelliert an den mündigen Verbraucher, sich ein realistisches Bild von seinen Raumbedürfnissen zu machen. Er kann seine Schränke dementsprechend anpassen: „so wie Sie es wünschen."[258] Doch die Suggestivkraft der *hidden agenda* des Textes beruht gerade darauf, dass die Konsumgewohnheiten den Verbraucher geradezu zwingen, bestimmte Schränke zu kaufen, ob er will oder nicht, ja nötigenfalls sogar auf seiner sonst nicht mehr unterzubringenden Wäsche in eigens dafür designten Möbeln zu schlafen – in denen man im übrigen sogar ergonomisch gut schläft und die insofern außerordentlich ‚vernünftig' sind. Der unbeschränkte Konsumismus führt nicht in die totale Selbstbestimmung, sondern in neue Zwänge und Pfadabhängigkeiten. Deren zeitgenössische Kritik durch Herbert Marcuse (1898-1979), vor allem in seiner Schrift ‚Der eindimensionale Mensch' aus dem Jahr 1967,[259] hat an Aktualität seither eher gewonnen als verloren. Der Philosoph und Stichwortgeber der ‚68er' brandmarkte in den 1960er Jahren die technologiegestützte Systemimmanenz des konsumabhängigen Lifestyles in der Sprache bürgerrechtlicher Anklage als tendenziell totalitär: „Das totalitäre Ganze technologischer Rationalität ist die letzte Umbildung der Idee der Vernunft."[260]

Hier bleibt kein Lebensbedürfnis unbedacht: Vom Aktenordner über die Reiseschreibmaschine und offenbar am DIN-Maß orientierten Schubladen bis zur Hutablage kann diese Schrankwand alle Anforderungen der modernen Rollenpluralität bergen, öffnet man die acht genormt wirkenden Schranktüren. Diese Schrankwand ist ein holistisches Möbel in einer kompliziert gewordenen Welt. Sie bietet Sicherheit und Orientierung, einen Platz für jedes Ding, in einer anstrengenden Welt der Unübersichtlichkeit, in der wir selbst auf dem Strom der Objekte

256 Ebd.

257 Ebd.

258 Ebd.

259 Herbert Marcuse, Der eindimensionale Mensch. Studien zur Ideologie der fortgeschrittenen Industriegesellschaft, Neuwied/Berlin 1967.

260 Ebd., S. 139.



Abbildung 158



Abbildung 159

treiben. Wenigstens in den eigenen vier Wänden ist alles anders, selbstbestimmt und wunschgemäß geordnet. Die Schrankwand spendet enzyklopädischen Trost: Ich muss nicht alles wissen, aber alles hat seinen Ort von A bis Z. Das Leben mag aus den Fugen geraten, die „Einlegeböden, Zugböden, Kleiderstangen, Schubkästen und Schuhroste“[261] nicht. Bei nicht genauem Hinsehen könnte Abbildung 159 den märchenhaften Eindruck erwecken, dass sich über den acht offenen Schrankfächern unten eine ebenso geräumige, aber dem Blick verborgene, nur durch Leitern zu erreichende, geheimnisvolle Schrankwelt befinde, die über der Welt der Nützlichkeit und Praktikabilität steht: gewissermaßen der am Ende leere Schrank an sich.

Der bereits bekannte Existenzial-Schrank aus Abbildung 159, hier kombiniert mit einer neuen, streng geometrischen Bettlandschaft. Hier wird die symbolische Ordnung der Dinge vorgeführt, die auf einer Reduzierung auf das Wesentliche beruht: Wer so viel Stauraum hat, braucht sein Bettzeug nicht dem Blick preiszugeben und kann tagsüber das Doppelbett als Ob-

261 Abbildung 159.



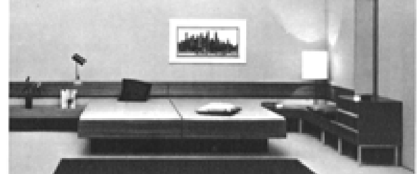


Abbildung 160





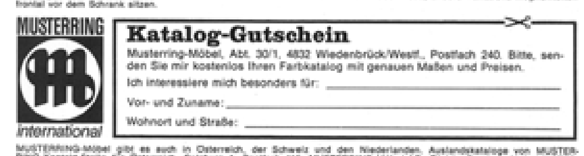


Abbildung 161

jekt vorführen, das nicht an Schlafen oder sonstiges denken lässt, was sich mit einem Bett in Verbindung bringen ließe. Die Spezialisten für solche Verwandlungskünste sitzen der „Abteilung We 2."[262] Wofür wohl Abteilung We 1 zuständig ist?

Wer hätte nicht gern unbeschränkte Möglichkeiten bzw. zumindest einen unbeschränkten Schrank? Es ist nicht die string-Modernität, die uns hier gegenübertritt, sondern das „großzügige[...] und dekorative[...] Musterring-Programm ‚Diplomat'."[263] Dekorativ sollen wahrscheinlich die Butzenscheiben, richtiger „Glasrahmen-Türen",[264] im rechten Teil des ‚Diplomat' sein, dessen Gesamtauftritt sich an eine Käuferschaft richtet, die sich keine uneingeschränkte Moderne ins Wohnzimmer stellen, sondern diese ein wenig ‚gemütlich' relativiert sehen möchte. Die inneren Werte des ‚Diplomat' umfassen die erwartbaren Positionen Fernsehfach und Mi-

262 Abbildung 160.

263 Abbildung 161.

264 Ebd.

nibar, hier beworben als „elegante Hausbar",[265] an deren Stelle allerdings auch ein Schreibtisch treten kann. Der ‚Diplomat' ist in seiner Variabilität nicht weniger flexibel als die stylishe string-Welt. Ob jemals statistisch erfasst wurde, wie viele oder wenige der Schreibgelegenheit vor dem Fuselfach den Vorzug gegeben haben? – Von Interesse für die Einschätzung der Modernität des ansonsten behäbig wirkenden ‚Diplomat' ist auch die Materialgrundlage: Wie immer auch die Oberflächen ähnlicher Möbel gestaltet waren, ihre modularisierte Variabilität beruhte auf der Verwendung neuer, leichter, massenindustriell gefertigter Pressholzplatten. Sie erlaubten eine andere Art der Verarbeitung und ermöglichten vor allem eine preisgünstige Vielfalt von Möbelformen und Möbelmoden, die in der traditionell handwerklichen Fertigung für den Massenmarkt zu teuer gewesen wären. Gerade im Hinblick auf die Möbelmoden der 1960er Jahre trifft die soziologische Einschätzung, „die Beschäftigung mit der Mode ist (...) ausgerichtet auf den ‚sozialen Wandel', nur (...) gewissermaßen auf die Analyse der Oberflächenschicht sozialen Geschehens beschränkt (...),"[266] nicht zu. Keine string-Avantgarde und kein Musterring-‚Diplomat' ohne Spanplattenindustrie und die hierfür erforderliche Holzverarbeitungstechnologie:[267]

> Holzspanplatten, Spanplatten, großflächige Platten aus Holzspänen und/oder anderen verholzten Fasermaterialien (z.B. Flachsstäben, Reisstroh), unter Druck und Wärme ohne oder mit Zusatz eines organ. Bindemittels (meist Kunstharz) hergestellt. Bei Flachpreßplatten, erzeugt mit beheizten, hydraulischen Plattenpressen, liegen die Späne vorzugsweise parallel zur Plattenebene, bei Strangpreßplatten , hergestellt nach dem Stopfverfahren als endloses Band in einem Presskanal, sind sie vorzugsweise senkrecht zur Plattenebene orientiert. H. werden z.T. mit Folien beschichtet, furniert oder lackiert geliefert und im Möbelbau, für Wand- und Deckenverkleidungen im Innenausbau, als Unterlage für Fußböden und als Konstruktionselemente im Holzbau verwendet. Bei der Herstellung, Weiterverarbeitung und –verwendung von H. können besonders Formaldehyddämpfe in die Umwelt gelangen. Durch eine 1980 erfolgte Produktionsumstellung konnte die Abgabe von Formaldehyd aus verarbeiteten H. in Innenräumen gesenkt werden. (...).[268]

Von solcher Formaldehydreduzierung konnte in den 1960er Jahren noch keine Rede sein. Das Thema der ‚Wohngifte' würde dann in den 1970er Jahren medial Konjunktur haben.

Hell, weiß und klinisch rein kann der Schlafraum sein, die Praxis- oder Labor-Assoziation ist bei so viel Weiß nicht ganz ausgeschlossen. Die Farbpsychologie hilft hier nicht weiter: „Warme

---

265 Ebd.

266 René König, Mode, in: Wörterbuch der Soziologie, S. 717f., hier 717.

267 Vgl. Joachim Radkau, Ingrid Schäfer, Holz. Ein Naturstoff in der Technikgeschichte, Reinbek 1987, S. 233-241, hier auch zur späten Industrialisierung des Möbelbaus.

268 Brockhaus Enzyklopädie, Bd. 10, Mannheim [19]1989, S. 209, s.v. ‚Holzspanplatten, Spanplatten'.

Abbildung 162



Farben wie Orange, Rot, auch Gold, weisen auf Stimulation, Reizzuwendung; Gelbtöne: auf Beweglichkeit, Kontakt; Violettöne: auf Introversion; Brauntöne: auf Stabilität; kalte Farben (Blau, Blaugrün): auf innere Reizverarbeitung; Schwarz: auf Zwang; Pastelltöne: auf Dämpfung, Regulierung.“[269] Wer an dem Schreibtisch in Abbildung 162 vor der weißen Front sitzt, wird von ihr wenig gereizt, angeregt oder gedämpft, vielleicht aber doch indirekt beruhigt und zur Entspannung beiträgt, weil hinter diesen Schrankwänden alles wohlgeordnet ist. In der Tat: „Das Farbsehen ist nicht nur durch den Sehapparat bedingt, sondern verhältnismäßig tief mit dem Gesamterleben und der Personstruktur verbunden. Die Farbempfänglichkeit und die Affinität zu den Einzelfarben ändert sich im Laufe der individuellen Entwicklung.“[270] Und weil das so ist, kann man bei diesen praktischen Schränken mühelos die Fronten tauschen, und aus dem klinischen Weiß wird „Makassar-Ebenholz, Rio-Palisander, Nußbaum, Lärche, (...) Orient-Maser.“[271] Wie ließe sich, um bei der Möbelpsychologie zu bleiben, schöner zeigen, dass das „Identitäts-Erlebnis (...) ein auf die Zeit projiziertes Erlebnis von stark synthetischer Funktion (...) ist?“[272] Der Schrank entwickelt sich mit der Identität, und er kann eine eigene Biographie haben.

In Abbildung 163 wird das klinische Schlafzimmer-Weiß durch eine belebte Bettlandschaft kontrastiert: eine Bewohnerin mit realen Beinen und Jackie-Kennedy-Frisur. Korbstuhl, Blazer – unordentlicherweise am Schlüssel aufgehängt! – und Zeitschriften dokumentieren weibli-

---

269 Wilhelm Hehlmann, Wörterbuch der Psychologie, Stuttgart ^{3}1965, S. 144-146, 146, s. v. ‚Farbe'.

270 Ebd., S. 145.

271 Abbildung 162.

272 W. Hehlmann, Wörterbuch der Psychologie, S. 231f., hier 231, s. v. ‚Identität'.



Abbildung 163

che Vitalität. Auch das heißt „anspruchsvoll wohnen."[273] Der weiße Schrank rahmt einen potentiellen Lustort, ausgestattet mit einem „vollkommene[n] Liegen- und Bettenprogramm."[274] Aber das Lustbekenntnis ist noch außerordentlich dezent:

> Lust, allgemeine Gefühlsqualität mit Merkmalen wie Befriedigung, Gehobensein, Ausweitung, physiologisch Kreislaufsteigerung, Gefäßerweiterung, Bewegungsdrang, im Gegensatz zur *Unlust*. Alle Gefühlserlebnisse einschließlich Vitalgefühlen wurden in eine Gesamtskala Lust-Unlust einzuordnen gesucht (...). Doch werden hierbei die besonderen Gefühlstöne, -unterschiede, -richtungen nicht vollständig erfaßt. Dennoch ist *Luststreben* ein allgemeiner und wichtiger Antrieb, das *Lustprinzip* ebenso die Grundlage vieler geschichtlicher philosophischer Systeme (Hedonismus, Eudämonismus) (...). In spezifischer Abwandlung wird auch von S. Freud das Luststreben als Hauptmotor des seelischen Lebens angesehen.[275]

Wohnen fängt an, Spaß machen zu dürfen, auch wenn das noch eine Weile dauern wird und der postmoderne Hedonismus noch nicht einmal am Horizont erkennbar ist. Noch obwalten Anstand und Vernunft.

Soweit der Schwarz-Weiß-Eindruck von Abbildung 164 zu erkennen gibt, ist dieses Wohnzimmer nicht vollständig vom Schrank-Weiß beherrscht. Seine Weißheit scheint allerdings gerade eine Lichtquelle zu sein – anders als bei mancher anderen dunklen Schrankburg. Ob alle Themen, über die in einem so hellen Wohnzimmer gesprochen wird, auch so aufgehellt und freundlich sind? Nicht nur die politische Agenda der 1960er Jahre stellt neue Anforderungen an die Lern- und Kommunikationsfähigkeit, und das schon lange vor ‚1968'.[276] In der Medien-,

273 Abbildung 163.

274 Ebd.

275 W. Hehlmann, Lust, in: Wörterbuch der Psychologie, S. 322, s. v. ‚Lust'.

276 Erschöpfend dokumentiert bei Klaus Schönhoven, Wendejahre. Die Sozialdemokratie in der Zeit der Großen Koalition, 1966-1969, Bonn 2004.

Abbildung 164



Konsum- und Leistungsgesellschaften geraten biographische Gewissheiten ins Wanken, muss Generationalität ebenso wie der Gesellschaftsvertrag im Hinblick auf die Verteilung des Wohlstands und die Reichweite des Politischen[277] neu definiert werden. Willy Brandt wird nicht von ungefähr ab 1969 ‚Mehr Demokratie wagen'[278] – die egalisierende Massenkonsumgesellschaft und die gleichzeitig mit ihr auftretende neue soziale Ungleichheit machten diesen Schritt unumgänglich.[279] In den 1960er Jahren breitet sich die größte Partizipation an Wohlstand, an Bildung und am politischen Prozess vor, die es in der modernen deutschen Geschichte gegeben hat.[280] Das ist anstrengend und erzeugt Stress. Wohnen bekommt mehr denn je die Bedeutung von Stresskompensation.

> Stress (engl.), ‚Druck', ‚Anstrengung', Belastung; neuerer Begriff der angelsächsischen Medizin, der die extremen Belastungen zusammenfassen soll, denen der heutige Mensch ausgesetzt ist; in Parallele zu dem in der dt. Medizin und Psychologie gebräuchlichen Begriff Belastung. Die Stressresistenz und Stresstoleranz (...) ist individuell äußerst unterschiedlich. Als St. erzeugende Faktoren (Stressoren) werden sowohl körperliche wie auch psychische Belastungen genannt: Krankheit, Fieber, Gifte, traumatische Ereignisse,

277 Vgl. zeitgenössisch dazu Wilhelm Hennis, Zum Begriff und Problem des politischen Stils (1963), in: ders., Politik als praktische Wissenschaft. Aufsätze zur politischen Theorie und Regierungslehre, München 1968, S. 230-244.

278 Peter Merseburger, Willy Brandt, 1913-1992. Visionär und Realist, Stuttgart/München 2002, S. 578-656.

279 Dazu Adalbert Ewers, Helga Nowotny, Über den Umgang mit Unsicherheit. Die Entdeckung der Gestaltbarkeit von Gesellschaft, Frankfurt am Main 1987, S. 317-323, zu den Begriffen Wissen, Kontrolle und Identität als Leitbegriffe einer handlungs- und partizipationserweiternden Moderne.

280 Vgl. Hagen Schulze, Kleine deutsche Geschichte, München 1996, S. 252-259; zu den sozialgeschichtlichen Voraussetzungen der 1950er Jahre Hermann Glaser, Deutsche Kultur 1945-2000, München 1997, S. 211-214.



Abbildung 165

> weiter zivilisatorische Dauereinwirkungen aller Art, endlich seelischer Druck, besonders Daueraffekte (Ärger, Hetze, Leid, Angst). (...).[281]

Das gehobene – und das heißt vor allem hochpreisige – moderne Schlafzimmer in Abbildung 165 kann dazu beitragen, Alltagsstress zu reduzieren. Uns begegnet hier eine geradezu niederländische Transparenz eines Wohnens vor aller Augen, das nichts zu verbergen hat. Einen interessanten Akzent setzt die tiefgehängte Glaskugellampe im Vordergrund, die wie ein Blickfang vom Doppelbett dahinter ablenkt. Das Bild mit dem kahlen, ins Bild ragenden Geäst kann auch japanische Assoziationen erzeugen, denen mit der Nüchternheit wohnosziologischer Kategorien der 1960er Jahre ebenso wenig wie dem Eindruck niederländischer Gardinenlosigkeit beizukommen ist:

> Der Lebensbereich ‚Wohnen' beschreibt sich in Wechselwirkungen von Stadtteil, Wohnsiedlungsform, Lage, Größe und Grundriß der Wohnung, deren Ausstattung, Nachbarschaft, Beruf, Freizeit, Versorgung, Lebenszuschnitt, Zusammensetzung und sozialem Status der Bewohner. Wohnen wird komplex erlebt und nicht analytisch verarbeitet; nur selbsterlebte Wohnwirklichkeit ist methodisch einwandfrei klärbar.[282]

Diese Wohnungsoziologie ist für die kulturellen und Mentalitätsaspekte des Wohnens noch nicht aufgeschlossen, was sich u.a. durch die Rezeption von Norbert Elias verändern würde.[283]

Der Massenmarkt erzwingt Angebote für breite Käuferschichten. Die niederländisch-japanische Schlafzimmereleganz ist nicht für jeden bezahlbar, anderes hingegen schon. EKAWERK-Möbel sind keine Design-Klassiker, aber sie tragen zur Verbreitung von Formen,

281 W. Hehlmann, Stress, in: Wörterbuch der Psychologie, S. 541f., 540, s.v. ‚Stress'.

282 Viggo Graf Blücher, Wohnungssoziologie, in: Wörterbuch der Soziologie, S. 1306-1309, hier 1306.

283 Hermann Korte, Norbert Elias und die Zivilisationstheorie, in: Bernhard Schäfers (Hg.), Soziologie in Deutschland. Entwicklung, Institutionalisierung und Berufsfelder. Theoretische Kontroversen, Opladen 1995, S. 159-170.



Abbildung 166



Abbildung 167

Farben und Funktionalitäten moderner Wohnwelten bei. Sie sind ebenfalls kombinierbar und variabel, passen aber auch in die 3-ZKB-Dachwohnung. In anderen Worten: sie demokratisieren einen bestimmten Einrichtungsstil. Außerdem spricht die EKAWERK-Werbung in Abbildung 166 eine Käuferschicht mit Zukunft an: „Welcher Teenager ist nicht stolz darauf, ein solch schönes Stück zu besitzen.“[284] Die soziale ‚Erfindung‘ der Jugend und Jugendmöbel verhalten sich zueinander wie *challenge and response*: Für einen Klappschreibtisch muss ein Jugendlicher Verwendung haben. Das Möbelstück ist charakteristisch für eine moderne Lerngesellschaft, in der sich die Adoleszenz- als Bildungsphase stark verlängert.[285] Wie viele Bildungs- und Sozialaufstiegskarrieren der 1960er Jahren[286] dürften an ähnlichen Klappschreibtischen begonnen haben? Der Schreibtisch ist gewissermaßen das Leitmöbel des bildungsgestützten sozialen Wandels in der westdeutschen Gesellschaft.[287]

Auf EKA-Möbel kann man stolz sein, nicht nur als Teenager, denn „EKAWERK-Möbel erreichen bei minimalem Platzanspruch den größten Nutzeffekt.“[288] Die Holzfarbenpalette ist

284 Abbildung 166.

285 Bernhard Schäfers, Jugend, in: ders., Grundbegriffe der Soziologie, Opladen [6]2000, S. 159-161.

286 Zu den zeitgenössischen soziologischen Erklärungsansätzen für soziale Mobilität vgl. Karl Martin Bolte, Mobilität, in: Wörterbuch der Soziologie, S. 709-716, hier 714-716.

287 Zeitgenössisch dazu Hans-Hermann Groothoff, Bildungswesen in der BRD, in: ders. (Hg.), Fischer-Lexikon Pädagogik, Frankfurt am Main 1964 u.ö., S. 43-50, vor allem 49f.

288 Abbildung 167.

etwas eingeschränkt: „Alle Möbel sind in hell, mittel- und dunkelbraun lieferbar, solide verarbeitet und mattiert.“[289] Aber dafür sind die „Füße abschraubbar.“[290] Durabilität ist in diesem Preissegment auch ein starkes Werbeargument: „Sie [die EKA-Möbel, d. Verf.] haben unempfindliche, leicht zu pflegende Oberflächen und überstehen auch größere Beanspruchungen vorbildlich.“[291] An welche ‚größeren Beanspruchungen' wäre hier zu denken? Sicherlich den Umzug, eine immer wichtiger werdende Form sozialer Mobilität. Das Wohnen folgt der Erwerbsmöglichkeit:

> Der Anteil der Söhne, die in der Sozialschicht ihrer Väter verbleiben, ist gesunken. In den 70er Jahren haben sich in allen Berufsgruppen die Aufstiegschancen deutlich verbessert bei gleichzeitigem Rückgang der Abwärts-Mobilität. Immer mehr Söhnen aus unteren und mittleren Sozialschichten (...) gelingt der Aufstieg in höhere Berufsgruppen. Während bis in die 70er Jahre hinein der soziale Aufstieg in benachbarte Schichten stattfand (...), sind seitdem die zurückgelegten Entfernungen nach oben größer geworden (...).[292]

Wie viel Kurz- oder Langstreckenmobilität in Umzugsform[293] die EKA-Möbel mitmachen müssen und wann sie durch teurere ersetzt werden, die zur Ankunft in einer neuen sozialen Identität passen, mag dahingestellt sein. Möbel sind jedenfalls nicht mehr eine Investition fürs Leben, sondern auch ein Gebrauchsgut für Lebensphasen. So patchworkartig und modularisiert wie die moderne Erwerbsbiographie ist auch das EKA-Modulprogramm mit seinem „Anbauschrank E 96“, „Ansatzschrank W 98“, „Fernseh-Eckschrank EK 92“, „Schubkastenschrank J 78“.[294] Die ‚individuelle' Wohnzimmereinrichtung ist als Formel darstellbar – was für ein Vorausgriff auf digitale Zeiten! Individuelle Namen wie in der IKEA-Welt haben die EKA-Möbel noch nicht. Hier herrscht noch ein technoid-militärischer Kurzstil. – Der Spind des modernen Arbeitsnehmers ist der „Kleider- und Garderobenschrank N 97“[295] in Abbildung 166. Seine linke Hälfte hinter den „leichtlaufenden Schiebtüren“ nimmt bequem seine Uniform auf: Kunstleder-Aktentasche und dreiviertellangen Übergangsmantel. Ein ganzer Arbeitstag, ja eine

---

289 Ebd.

290 Ebd.

291 Ebd.

292 Rüdiger Peuckert, Mobilität, soziale, in: B. Schäfers, Grundbegriffe der Soziologie, S. 240-244, hier 242f.

293 Interessant wäre ein Vergleich mit amerikanischen Einrichtungs- und Umzugsgepflogenheiten, da in den USA Wohnhäuser einen im Vergleich zu Europa hohen Standard an fest eingebauten Möbeln kennen, was den Umzug erheblich erleichtert. Welche Stile hier herrschen, wäre der Betrachtung wert.

294 Abbildung 167.

295 Abbildung 166.



Abbildung 168



Abbildung 169

ganze Erwerbsbiographie ist um diesen Schrank herum planbar. Auch der „Anbauschrank E 96"[296] gehört in die kollektive Biographie einer westdeutschen Gesellschaft, in deren Mustern sozialer Mobilität jeder Haushalt Akten hat und auf ordentliche Aktenaufbewahrung angewiesen ist: für den Bausparvertrag, die Bankunterlagen, gegebenenfalls die Papiere der üblicher werdenden Ratenkäufe, vor allem aber die in der Erwerbsbiographie immer wieder benötigten Zeugnisse und amtlichen Bescheinigungen der Existenz, Qualifikation und Klassifikation als Steuerbürger. Das eine oder andere Fotoalbum mag auch hinzugekommen sein. Das Gedächtnis der Familie heißt E 96 und kostet ohne Verpackung ab Werk 75,50 DM. Finanzielles und Bildungskapital finden Platz auf 90 x 75 x 50 cm, die aus dem sozialen Kapital abgeleiteten Verpflichtungen auf einem Jahreskalender in der Küche.

Auch EKA lässt Ende der 1960er Jahre die Braunnuancen hinter sich und entdeckt die Farbigkeit. Mindestens so aufschlussreich ist die Struktur. Abbildung 168 zeigt ein komplett multifunktional möbliertes, variables Wohnzimmer auf beschränktem Raum, das zu Beginn des Jahrzehnts noch avantgardistisch angemutet hätte. Während string – Abbildung 155 – mit seiner luftigen Regalkombination noch eine ganze Wand füllt und in Abbildung 157 das Wohnen zur Funktion der Ästhetik macht, kann man mit den EKA-Kombinationen, die Abbildung 168 zeigt, ganz unterschiedlichen Wohnansprüchen preisbewusst gerecht werden. Dieses Wohnzimmer ist ein Fernseh-, Arbeits- und Aufbewahrungsraum, in dem sich zudem bis zu

296 Abbildung 167.

vier Personen um den Couchtisch setzen können. EKA zeigt seine Preise gern; string, interlübke und flötotto verzichten diskret darauf. Der Niedrigpreis-Hersteller kann auch manches aussprechen, was bei den elitären Designvertreibern nur durch die Bildsprache der Werbefotos suggeriert wird, z.B. im Hinblick auf die Nutzungsmöglichkeiten von Betten: „Räumen Sie das Bettzeug weg, und Sie haben eine herrliche Couch.“[297] Der dafür praktische EKA-Bettkasten „PN 62“ wird nicht kompliziert unter das Bett geschoben, sondern ist eine Art erhöhter Nachttisch.

Auch ohne interlübke-Holzlattenrost kann man – so wie die Mehrheit der Bettbenutzer – hervorragend schlafen: „Anbauliege PK 52 Darauf können Sie nicht verzichten. Auf dieser Liege können Sie sich richtig ausschlafen. Im Preis ist der sensationelle Federstabkern enthalten. Rückenschmerzen können Sie vergessen. (...)“[298] Die EKA-Sprache unterscheidet sich von der interlübke- und flötotto-Sprache: sie ist direkter, bausteinhafter, weniger zurückhaltend, imperativischer und superlativischer. „Treffen Sie eine gute Wahl.“[299] Sie scheut sich nicht, erwartbar Selbstverständliches zu betonen: „An diesem Stück haben Sie viele Jahre Freude.“[300] Gemeinplätze fehlen nicht: „Wir bauen Möbel, damit Sie sich wohlfühlen.“[301] Auch unmittelbar Widersinniges wird entschlossen indikativisch vertreten, so z.B., dass sich das auffällige Schottenmuster einer Matratze „[m]it ihrem harmonischen Dessin (...) jedem Zimmer an[paßt].“[302] Banale adjektivische Attribute sollten Atmosphäre schaffen, als ob man dem eigenen Produkt keine Ausstrahlung zutraue: „eine gemütliche Sitzecke (...)“, „das formschöne Gestell (...).“[303] Das Gezwungene und Aufgeputzte der Artefaktbeschreibung sticht als *covering-up* ins Auge: „Couchtisch PO 63 Hier bieten wir ein solides Modell. Das Gestell ist aus weiß lackiertem Metall gearbeitet. Die Platte ist kunststoff-hochvergütet und hält auch eine robuste Behandlung aus.“[304] Spätestens mit der ‚Kunststoff-Hochvergütung' hat der Werbetexter die Loriot-Grenze gerissen. Mit Garantien wird nicht gespart, hier spricht noch nicht der Name für sich selbst: „Das EKAWERK gibt Ihnen die Garantie, jedes gelieferte EKAWERK-Möbel bei Nichtgefal-

297 Abbildung 169.

298 Ebd.

299 Ebd.

300 Ebd.

301 Ebd.

302 Ebd.

303 Ebd.

304 Ebd.

len sofort zurückzunehmen. Sämtliche Kosten werden Ihnen rückvergütet. Auf alle Möbel mit verborgenen Mängeln geben wir drei Jahre Garantie. Dies schließt jedes Risiko für Sie aus."[305] Mängel und Risiko sind keine Begriffe aus der Hochpreis-Welt, aber das Billige kann sich noch nicht offensiv zu seiner Billigkeit bekennen. In ästhetischer Hinsicht aufschlussreich ist der „Wohnzimmerstuhl PT 67" mit seiner Mischung aus poppiger Farbigkeit und unentschiedener Retro-Form: kein zeitloser Klassiker, sondern ein höchst zeitgebundenes Massendesign, das auch Küchen-, Jugendzimmer-, Wartezimmerstuhl sein kann; nicht schön, aber „formschön."[306] Und der „Schubkastenschrank PF 55", dessen „fünf Schubläden (...) den täglichen Kleinkram auf[nehmen],"[307] dürfte für eine multifunktionale Möbelbiographie prädestiniert sein und steht daher vielleicht noch heute in manchem Keller oder Dachboden: als Schubladengrab für das, was vom täglichen Kleinkram übriggeblieben ist. Ob dem „Polstersessel PS 66" auch noch ein Leben nach der unmittelbaren Funktionalität gegeben ist, kann man schwer einschätzen.

Das Anliegen des Arbeitskreises Deutsche Stilmöbel dürfte für EKA-Kunden kaum von Interesse sein. In, eigentlich eher: neben der omnipräsenten modernen Welt des industriellen Designs und Stylings für Massenmärkte liegt dem Arbeitskreis an der Definition und Kommunikation von Kriterien des Authentischen, von Stil.[308] Stilmöbel sind in ihrer authentischen Individualität und handwerklichen Qualität[309] das exakte – und notwendigerweise teure – Gegenteil der Mustervariation der Massenproduktion, die durch Farb- und Formvariation Individualität simuliert, ohne an der produktionsbedingten ökonomischen Zweckrationalität Abstriche zu machen. Stilmöbel sind insofern Artefakte, die sich der massenindustriellen Logik des Konsums entziehen: sie sind nicht gefällige, leicht kombinier- und austauschbare, daher also konsumierbare Projektionsflächen für das „Ich-Finish",[310] sondern haben und behalten ihr Eigenleben. Sie können einen Stil verkörpern, aber sie nicht Ausdruck von Design und Styling.

---

305 Ebd.

306 Ebd.

307 Ebd.

308 Vgl. Burkhart Steinwachs, Stilisieren ohne Stil? Bemerkungen zu ‚Design' und ‚Styling', in: Stil. Geschichten und Funktionen eines kulturwissenschaftlichen Diskurselements, hg. v. Hans Ulrich Gumbrecht, K. Ludwig Pfeiffer, Frankfurt am Main 1986, S. 342-357.

309 Grundlegend zum vorindustriellen, sozialgeschichtlichen Kontext der Handwerksgeschichte Michael Stürmer (Hg.), Herbst des alten Handwerks. Meister, Gesellen und Obrigkeiten im 18. Jahrhundert, München/Zürich 1986.

310 B. Steinwachs, Stilisieren ohne Stil, S. 345.

Sie verweisen auf eine frühere, vorindustrielle Phase der Auseinandersetzung zwischen Kunst und Technik *state of the art*. Wer zertifizierte Stilmöbel kauft, erwirbt gleichsam auch diesen handwerksgeschichtlichen Kontext. Darüber hinaus erwirbt er ein Statussymbol, dem die Zugehörigkeit zu einem bestimmten sozialen Milieu zugeordnet werden kann. Wer keine Stilmöbel erbt, aber sich aufgrund beruflichen oder sonstigen Erfolgs deren Anschaffung leisten kann und will, kauft sich eine soziale Identität. Der Sozialaufsteiger entdeckt den Geschmack an der Atmosphäre des Authentischen, Nicht-Funktionalen: „Die Beschleunigung von Statuswechseln und die Vervielfältigung von Lebenslaufmustern können individuell als verunsichernd, bedrohlich und identitätsgefährdend, als Statusunsicherheit empfunden werden."[311] Das authentische Artefakt kann helfen, den eigenen Status zu definieren. Nur ist in der modernen Leistungsgesellschaft die soziale Signifikanz auch von Luxusgütern relativ; auch die Lebensstilkonstruktion mit Stilmöbeln bleibt Konstruktion: das Authentische ist nicht mehr das Legitime. Die soziale Differenzierung steckt voller Paradoxien: Der im Beruf auf der Grundlage maximaler ökonomistischer Vereinseitigung erfolgreiche Frankfurter Börsenmakler, der sich in seine Westend-Belletage Stilmöbel stellt, die zu einem kulturellen Bürgerlichkeitsanspruch der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts passen, ist ein soziologisches Beispiel für die „Widersprüche zwischen den Sinngehalten bzw. den leitenden Werten der voneinander getrennten Lebenssphären (...)"[312] im Zusammenhang der sozialen Differenzierung. In artefakthistorischer Hinsicht ist möglicherweise die extrem schwer rekonstruierbare Objektbiographie sogar interessanter als seine soziale Funktionalisierungsgeschichte und -realität: Aus welchem Haushalt oder sozialen Kontext stammt die Truhe von Abbildung 171? Wem gehörte schon das Geschirr in der Vitrine in Abbildung 170? Diente der Schrank in Abbildung 170 unten in der NS-Zeit als – schlechtes – Versteck für konspirative für entfernt Beteiligte am 20. Juli 1944?

Nicht alles Historische und Historisierende ist im Sinn des Arbeitskreises Stilmöbel. Die Marktkräfte drängen auch hier in Richtung einer populären Entgrenzung, gewissermaßen also der EKA-Stilmöbel. Abbildung 172 gewährt einen Blick in die Requisitenkammer der historischen Bezugnahme. Dabei fällt die starke Präsenz des Religiösen auf: „Versteht man unter Religion das zentrale *Sinnsystem*, das einem gesellschaftlichen Zusammenhang kollektive Identität und Bedeutung verleiht, so wird man für moderne, überkomplexe Gesellschaften ein Unbestimmtwerden von Religion diagnostizieren müssen. Das Problem der Religion verschiebt sich

311 Rüdiger Peuckert, Status, sozialer, in: B. Schäfers, Grundbegriffe der Soziologie, S. 380-383, hier 382.

312 Karl Otto Hondrich, Differenzierung, soziale, in: ebd., S. 46-51, 50.

damit auf partikuläre Sozialzusammenhänge sowie auf das Individuum."[313] Der feiste Mönch mit Weinglas steht neben dem Marienbildnis und der Hirschgeweihlampe, verbunden lediglich durch das Preisschild. Die zentrale Aussage der Objekte in Abbildung 172 ist ihr seltenheitsbedingter hoher Preis. Unbestimmter kann das Religiöse kaum werden. Um die genuinen Motivationsmuster der Religiosität, „Suche nach Lebenssinn, Identität oder Mitmenschlichkeit,"[314] geht hier nur insofern und insoweit, als ein individueller Käufer den in Abbildung 172 gezeigten Objekten diesen Sinn gibt. Aus ihrem religiösen Bezug leben sie nicht mehr, sie sind dreidimensionale Genre-Bilder. Als Einrichtungsgegenstände sind sie nicht mehr „Elemente einer *Kultur* (...), die es den Menschen gestatten, sich des überindividuellen Sinns ihres Daseins zu vergewissern."[315] Ihre Diesseitigkeit ist marktwirtschaftlich und konsumgesellschaftlich konsequent. Sie sind Möbel geworden. Dass es für diese Art von Möbeln einen Markt gibt, mag auch an einer Sehnsucht des ausmodernisierten Menschen liegen.

Soziologische und historische Kontextualisierungsversuche des in Abbildung 172 Gezeigten werden in der Regel den Aspekt der Objektfaszination, die Aura der Dinge, weniger ausblenden als vielmehr gar nicht wirklich wahrnehmen. Es mag sein, dass man den Kauf solcher Gegenstände als soziales Tun mit der Habitustheorie, *rational choice*, dem Individualisierungs- oder Lebensstilansatz teilweise erklären kann.[316] Das ist aber lediglich eine Seite des Phänomens, und vielleicht nicht einmal die wichtigste. Die Faszination am Alten, Handwerklichen, im übrigen nach heutigen Maßstäben nicht immer ‚Schönen' und dessen Integration in den eigenen Lebensalltag hat Aspekte, die vielleicht noch am besten mit Friedrich Nietzsches Begriff des ‚monumentalischen' Geschichtsbezuges beschrieben werden: „Die Geschichte gehört vor allem dem Tätigen und Mächtigen, dem, der einen großen Kampf kämpft, der Vorbilder, Lehrer, Tröster braucht und sie unter seinen Genossen und in der Gegenwart nicht zu finden vermag."[317] Auch alte Möbel können als Ausdruck vorbildlicher, ‚großer' menschlicher Vitalität und Fähigkeit möglicherweise solchen Trost im Ringen um die eigene Identität spenden: „das, was einmal vermochte, den Begriff ‚Mensch' weiter auszuspannen und schöner zu erfüllen, das muß auch ewig vorhanden sein, um dies ewig zu vermögen."[318]

---

313 Franz-Xaver Kaufmann, Religion, in: B. Schäfers, Grundbegriffe der Soziologie, S. 282-284, hier 283.

314 Ebd.

315 Ebd., S. 282.

316 Stefan Hradil, Lebensstil, in: B. Schäfers, Grundbegriffe der Soziologie, S. 204-207.

317 F. Nietzsche, Vom Nutzen und Nachteil der Historie für das Leben, S. 85.

318 Ebd., S. 86.



Abbildung 170



Abbildung 171



Abbildung 172





Abbildung 173

> Kindheit ist (1) die Altersphase im individuellen Lebenslauf, die der Erwachsenenphase vorausgeht, wobei der Übergang in mancher Hinsicht zu einer besonderen Jugendphase geworden ist. Soziologisch betrachtet, ist Kindheit (2) der Zusammenhang der gesellschaftlichen Definitionen, Institutionen und kulturellen Muster, in dem sich das aktuelle Leben derjenigen Menschen herstellt, die jeweils im Kindesalter sind.[319]

In den 1960er Jahren ändern sich die ‚gesellschaftlichen Definitionen' und ‚kulturellen Muster' der Kindheit u.a. unter dem Einfluss populärer pädagogischer[320] und psychologischer Konzepte:[321] Einem Zuwachs an Entfaltungsmöglichkeiten entspricht ein stetiges Anwachsen des Leis-

319 Helga Zeiher, Kindheit, in: B. Schäfers, Grundbegriffe der Soziologie, S. 166-169, hier 166.

320 Vgl. Wilhelm Hansen, Kindheit, in: H. Groothoff, Fischer-Lexikon Pädagogik, S. 163-175, s.v. ‚Kindheit'.

321 Vgl. W. Hehlmann, Kinderpsychologie, in: ders., Wörterbuch der Psychologie, S. 270f., s.v. ‚Kinderpsychologie'.

tungsdrucks und ein Verlust an Bindungen.[322] Was in Abbildung 173 provozierend wirken und auf die Autonomie des kindlichen Raums hinweisen soll, spiegelt zugleich auch die neuen ‚kulturellen Muster' in der sozialen Konstruktion von Kindheit. Der kindliche Bewohner darf in vernünftigen Grenzen das Hausrecht in seinem Zimmer und der Grundlage eines räumlichen und rollenbezogenen Identifizierungsprozesses wahrnehmen. Gleichzeitig entspricht dieses Kinderzimmer in jeder Hinsicht erwachsenen Normen von Funktionalität, Sicherheit, Belastbarkeit, Ästhetik und Nützlichkeit. Wiederum steht die praktische Variabilität im Vordergrund: „(...) Möbel fürs Kinderzimmer – mit denen sie ganz nach Wunsch ein Zimmer für das Baby, das Schulkind oder den Twen einrichten."[323] Auf diese ökonomisch effiziente, die Bedürfnisse verschiedener Lebensphasen an der Verfügbarkeit bestimmter Möbel ausrichtende Vorgehensweise wären frühere Epochen der Sozialgeschichte nicht gekommen, und das nicht nur aufgrund eines Fehlens entsprechender Möbelkonzepte. Die moderne Normierung und Standardisierung des Kinderzimmers mit seinem „farbenfrohe[n]"[324] Ensemble aus raumsparendem Hochbett, gut beleuchtetem Schreibtisch und kippsicherem Multifunktionsschrank – „Die bessere Umwelt für Ihr Kind"[325] – versinnbildlicht den totalen Sieg des Marktes über die Konzepte der Erziehung und Selbstentfaltung, der den amerikanischen Kulturkritiker Neil Postman dazu bewogen hat, vom ‚Ende der Erziehung' zu sprechen.[326] Die eigentümliche und mittlerweile intergenerationelle Popularität der Astrid-Lindgren/Pippi-Langstrumpf-/Wir-Kinder-von-Bullerbü-Welt gerade in Deutschland – in den 1960er Jahren entstanden die seit den 1970er Jahren im westdeutschen öffentlich-rechtlichen Fernsehen immer wieder gesendeten Verfilmungen – mag auch dadurch erklärbar sein, dass sie geradezu kompensatorisch das radikale Gegenteil der vernünftigen und praktischen modernen Kinderzimmerwelt zeigen: eine de facto autonome, hochgradig durch *peer*-Beziehungen sich selbst steuernde, identitätsstarke ‚echte' und nicht selten auch gefährliche Kindheit, die durchaus nicht den Eindruck von süßlichem Sozialkitsch erweckt. Paradoxer- oder, marktwirtschaftlich gesehen, konsequenterweise

---

322 Eine zeittypisch hochideologische, marxistisch-leninistische Reaktion darauf bei Dieter Oelschlägel, Emanzipation, in: Eberhard Rauch, Wolfgang Anzinger (Hg.), Wörterbuch Kritische Erziehung, Frankfurt am Main 1975, S. 101-104, s.v. ‚Emanzipation'; differenziert aus erziehungsgeschichtlicher Sicht in der Abwägung von Modernisierungsgewinnen und Autonomieverlusten Neil Postman, Die zweite Aufklärung. Vom 18. ins 21. Jahrhundert, Berlin 1999.

323 Abbildung 173.

324 Ebd.

325 Ebd.

326 Neil Postman, Keine Götter mehr. Das Ende der Erziehung, Berlin 1995 (zuerst New York 1995).

knüpft IKEA an diese mentalitätsmäßige Skandinavisierung insbesondere bestimmter westdeutscher Generationskohorten erfolgreich an. Keine IKEA-Kinderabteilung ohne Astrid Lindgreen-Titel und Bilder von Michels Schuppen. Auch Panoramafotos von Dörfern in Småland fehlen nicht und die IKEA-Kantinenkultur lebt vom Bezug auf die Hausmannskost bei Michel. Selbst die schwedische Flagge scheint ihre Legitimität von der *corporate identity* des Massenmöbelvermarkters zu gewinnen. Die offenbar tiefe Sehnsucht nach der funktionierenden sozialen Gemeinschaft von Bullerbü ist ein unschlagbarer Marktvorteil, obwohl nichts in Bullerbü und in der Villa Kunterbunt so nebensächlich ist wie die Möblierung und am großen Esstisch von Michels Elternhaus nicht von genormten Plastiktabletts gegessen wurde. So gesehen, sind die Heerscharen von IKEA-Kunden auf der Suche nach sozialem Sinn, vielleicht auch nach einer Art von Transzendenz. Sie sind Möbel- und Identitätspilger.

Küche

Abbildung 174



Das Genre-Bild mit blonder Frau und schwarzer Katze, das für „Mehr Muße" durch eine moderne Kücheneinrichtung stehen soll, steht zur technik- und sozialgeschichtlichen Realität in krassem Gegensatz. 1983 erschien Ruth Schwartz Cohens feministisch inspirierte Arbeit ‚More work for mother',[327] in der die Verfasserin plausibel zeigt, dass und warum die Verfügbarkeit bestimmter moderner Haushaltstechnologien für Frauen zwar einerseits zu physischen Entlastung, andererseits aber zu immer neuen Tätigkeitsfeldern führte, also zu mehr statt weniger Arbeit. Die Blondine im Schaukelstuhl vor der Kulisse einer modernen Küche bedient also vor allem eine männliche Vorstellung – um nicht zu sagen: Männerphantasie – und spiegelt durch-

327 Ruth Schwartz Cohen, More work for mother: the ironies of household technology from the open hearth to the microwave, New York 1983.

Abbildung 175



aus keine weibliche Arbeitsrealität. Auch in der „durchdacht[en,] modern[en,] bequem[en]"[328] Küche ist es nicht nötig, sich die Zeit durch Stricken zu vertreiben. Die langweilige Benutzung eines Buches hätte im übrigen auch nicht die Notwendigkeit den reizvollen, fadenverfolgenden Blick erzeugt.

Ein anderer Akzent: im Text der Abbildung 175 geht es um konkretes Gemüseputzen, das allerdings Spaß macht. Das Kochen selbst ist noch nicht Ausdruck von Lifestyle, der Spaß entsteht durch die schöne und zweckmäßige Umgebung. „Hier steht alles an seinem richtigen Platz. Sie haben genügend Flächen zum Abstellen und Vorbereiten. Lebensmittel, jeder Löffel, Topf, Kelle, sogar Besen und Handfeger – alles läßt sich übersichtlich ordnen."[329] Das ist die Logik des Werkzeugschranks, noch nicht die der Kreativität des Kochens, die erst in den 1970er Jahren als identitätsbildend und kommunikationsförderlich entdeckt wird. Auch das Gemüse ist nicht avantgardistisch, sondern recht bieder an deutschen Mittagstisch-Gewohnheiten orientiert. Kulinarische Revolutionen kündigen sich hier offenbar nicht an.

„[E]in neues, spannendes Kapitel Küchengeschichte:"[330] Küchengestaltung im Geist des Wohnzimmerschranks – oder auch umgekehrt: „mit weißen Fronten? Charmant in teak? mit Griffen?"[331] Küchen sind Typfrage, ob „Poggenpohl form 2000 in chromdioxydgrün" oder

328 Abbildung 174.

329 Abbildung 175.

330 Abbildung 176.

331 Ebd.



Abbildung 176



Abbildung 177

„form 2000 in teak.“[332] Diese Möbel haben keine kryptisch-bürokratischen Katalognummern mehr, sondern suggestive Namen. Der anthropomorphe Bezug ist ausgeprägt wie sonst nur bei der Identitätsmaschine schlechthin, dem Auto: Bei Poggenpohl geht es um „das Küchengesicht, das den Raum größer macht – fröhlicher und frischer (...).“[333] Der Blick der anderen ist für das soziale Prestige entscheidend: „Wie chic aber – stellen Sie sich das Gesicht Ihrer Nachbarn vor – wäre eine Poggenpohl-Küche in rustical.“ Denn die Nachbarn haben möglicherweise noch eine Erwartungshaltung, die auf abwaschbare Resopalfronten hinausläuft und staunen über „die charmante, raffinierte Küche Poggenpohl.“[334] Geschickt spielt der Werbetext sanft ironisch mit der Gliederung der Anzeige in mehrere Blöcke und ermuntert den Leser zur selbständigen Fortsetzung des „1. Kapitel[s]“: „Die Fortsetzung? Das Innere? Die Planung? Lesen Sie in der Poggenpohl-Küchenfibel. Tip: gleich zuschicken lassen.“[335] Poggenpohl-Kunden sind aktiv.

Ultimativer Taylorismus[336] im Haushalt, der noch jeden heutigen Unternehmensberater begeistern müsste und das Vorbild der ‚Frankfurter Küche'[337] aus den 1920er Jahren weit hinter sich lässt: Raum- und Zeitoptimierung durch rationalere Arbeitsabläufe nach dem Vorbild des industriellen Großbetriebes, Wohnen als Fließprozess zur Optimierung des Produkts ‚Wohnen', aufgezeigt am Parameter ‚Platz'.[338] Die betriebswirtschaftlichen Positionen der Argumen-

332 Ebd.

333 Ebd.

334 Ebd.

335 Ebd.

336 Vgl. für den Kontext Thomas P. Hughes, Die Erfindung Amerikas. Der technologische Aufstieg der USA seit 1870, München 1991 (zuerst New York 1989), S. 193-208.

337 Vgl. Kirsten Kötter, Die Frankfurter Küche. Aufbruch der Frankfurter (Haus-)Frauen in die Moderne, in: Mainzer Geschichtsblätter 10 (1997): Zwischen Aufbruch und Krise: Die Zwanziger Jahre, S. 91-100.

338 Zum zeitwahrnehmungsgeschichtlichen Kontext vgl. Rudolf Wendorf, Zeit und Kultur. Geschichte des Zeitbewußtseins in Europa, Opladen 1980, S. 619-629.



Abbildung 178



Abbildung 179

tation im einzelnen: 1. Der Produktionsraum ist suboptimal: „(...) die Küche beginnt, aus den Nähten zu platzen (...).“[339] 2. Zwingend erforderlich ist eine effizienzorientierte Restrukturierung des Betriebs- und Produktionsablaufs, die den Charakter einer Langzeitinvestition hat: „Der Geschirrschrank (...) wird mit der größten Kanne fertig. Und reicht von der Grünen- bis zur Silberhochzeit.“[340] 3. Der neue Betriebsablauf ermöglicht Zeitgewinn durch optimale Raumnutzung: „Der Vorratsschrank (...) hat Tablettböden. Darauf richten Sie abends das Frühstück und servieren es morgens direkt auf den Tisch. Der Gewürzschrank hat Platz für 34 Gewürze. Und der Tisch aus der Schublade? Bietet zum Frühstück der Familie Platz.“[341] Dieses Organisationsmuster ist konkurrenzlos und dürfte zu einem erheblichen Lebensqualitätgewinn führen. Passend dazu hat die exemplarische Küchenbewirtschafterin die Ausstrahlung einer freundlichen Lufthansa-Stewardess: „Bitte nehmen Sie Platz ...“.[342]

Ein anderes Betriebskonzept: „die Poggenpohl-Küche einer jungen Familie“,[343] die sogar im mittleren Bild zur Anschauung gebracht wird. „Arbeitserleichterung“[344] ist das zentrale Stichwort, um eine so freundliche, dem Nachwuchs zugewandte (Arbeits-)Atmosphäre zu erzeugen. Möglich wird das durch die weitgehend unsichtbare konzeptionelle Durchdachtheit und Funktionalität der Poggenpohl-Welt, die sich allerdings nur dem Gründlichen und Konzeptionsorientierten erschließt: „Wir meinen, es gibt Leute, die kennen – wie Feinschmecker – den Unterschied, der eine gute Küche ausmacht: sie sind stets dabei, ihn zu erspüren. Hätten Sie sonst diese Anzeige bis hierher gelesen?“[345] Wiederum ist man versucht, den Unternehmensberater mit der Stoppuhr zu bitten, seiner arbeitschronometrischen Pflicht zu genügen und zu messen,

339 Abbildung 177.

340 Ebd.

341 Ebd.

342 Ebd.

343 Abbildung 178.

344 Ebd.

345 Ebd.

wie lange die junge Frau im linken Bild für einen bestimmten küchentypischen Vorgang aus ihrer Pflichtenliste braucht. Wir wüssten gern mehr über die Zahl der Rechts- und Linksdrehungen zu Schubladen und Spüle, die durchschnittliche Verweildauer von Arbeitswerkzeug auf Arbeitsflächen, schließlich die unterhalb der Einschränkung der guten Laune mögliche leistungsoptimierende Berücksichtigung aller dieser Prozessdaten im Tätigkeitsprofil der Arbeitnehmerin, die bei Poggenpohl eher etwas von einer ‚Küchen-Fahrerin' hat. Sie muss schließlich auch auf der Höhe ihrer modernen Küche sein, sonst hätte sich diese Investition nicht gelohnt.

Hier wird die tayloristische Strenge individualistisch relativiert: Die Kundin ist Königin. Sie soll nicht mehr „statt Hausfrau - ‚Dienst'frau"[346] sein müssen und mehr Zeit für die Familie haben. Darüber entscheiden aber nicht technizistische und betriebswirtschaftliche Perspektiven allein, sondern auch die Vorlieben der Betroffenen: „Poggenpohl: eine Küche, die ganz persönlich auf Ihre Arbeitsgewohnheiten eingeht. Wenn Sie sich gern bewegen: verschaffen wir Ihnen Küchengymnastik. Wenn Sie die Arbeitshilfen gerne dicht beieinander haben: lassen wir alles um Sie herum auf Kugellager laufen."[347] Aber auch die Ergonomie wird wichtiger: „Wir stimmen die Arbeitshöhe auf Ihre Körpergröße ab. So schonen wir Ihren Rücken. (Und Ihre Hände.)"[348] Die dynamisch-sportliche Anmutung des rechten Bildes kommt also nicht von ungefähr, die Funktionen folgen variabel der Körperform, die auch als Werberträger gern eingesetzt wird. Hausfrau ist noch kein Schimpfwort, ihre Professionalisierung noch ein legitimes (Verkaufs-)Ziel. Ihre soziale Rolle sorgt noch „für regelmäßiges, vorhersagbares Verhalten als Voraussetzung für kontinuierlich planbare Interaktionen und erfüll[t] somit eine allgemeine soziale Orientierungsfunktion."[349] Doch das soziale Leitbild der ‚perfekten' im Sinne von perfekt industrialisierten Hausfrau ist schon voluntaristisch aufgelockert: Zur Ich-Identität der Hausfrau scheint mehr und mehr ihre eigene Vorstellung von ihren Wünschen zu gehören, die nicht nur im Hinblick auf die Farbauswahl der Küchenfronten bezogen sind. Hausfrau ist keine ‚totale Rolle' mehr, deren Maßstäbe komplett fremdbestimmt sind, u.a. von den ‚Experten', die die Poggenpohl-Küche einrichten. Letztlich kann allerdings auch die mitbestimmungsbedingte höhere Zufriedenheit wiederum ein Effizienzfaktor werden: die zufriedene Hausfrau

346 Abbildung 179.

347 Ebd.

348 Ebd.

349 Rüdiger Peuckert, Rolle, soziale, in: B. Schäfers, Grundbegriffe der Soziologie, S. 290-294, hier S. 290.



Abbildung 180



Abbildung 181

leistet mehr und ist besser gelaunt. Von einer Infragestellung der Genderrollen und der Überwindung genderbedingter sozialer Ungleichheit kann noch nicht die Rede sein.[350]

Die 1960er Jahre schreiten voran, die Kachelmuster im Hintergrund zeigen es ebenso deutlich wie das im Text zu Abbildung 180 mögliche Bekenntnis zur Freizeit: „Dies ist ein Plädoyer für Freizeit von der Küche. Durch eine gute Küche. Der guten Küche Poggenpohl."[351] Der Satz ist in grammatischer Hinsicht problematisch, nicht in der sozialen und wirtschaftlichen Realität. Am Anfang der Freizeitgesellschaft steht der aufgrund von Produktivitäts- und Effizienzgewinnen – „Küchenmaschine: spart Zeit"[352] – immer öfter realisierbare Wunsch nach mehr freier Zeit: „Der Begriff Freizeit ist industriegesellschaftlichen Ursprungs und als Komplementärbegriff zur Arbeit verstanden worden. Dass sich im deutschen Sprachgebrauch die Bezeichnung Freizeit durchgesetzt hat und nicht wie im angelsächsischen der Begriff ‚Muße' (*leisure* anstelle von spare time), ist folgenreich; denn oft wird Freizeit mit Ansprüchen bemessen, die nur dem letzteren angemessen sind."[353] Schon in den 1960er Jahren schlägt die soziologische Freizeit-Definition angesichts komplex werdender Freizeitmuster „(…) eine Dreigliederung vor, abgesetzt von 1. ‚produktiver Zeit', d.h. zur Gewinnung des Lebensunterhalt dienender Arbeit, in 2. ‚reproduktive Zeit' zum Schlafen, Ausruhen, Essen, zur Körperpflege und 3. ‚verhaltensbeliebige Zeit', private Zeit, ausgefüllt mit Muße, Teilnahme am ‚Freizeitsystem', Zerstreuung, anderer als der Berufsarbeit und Nichtstun."[354] Interessanterweise kommt die Küchen- und ‚Hausfrauen'-Arbeit als Familien- und soziale Arbeit in diesem Freizeitmodell noch gar nicht vor. Hier ist der Küchenausstatter dem soziologischen Wörterbuch voraus. Kein Wunder: Frei-

350 Vgl. Ilona Oster, Geschlecht, in: B. Schäfers, Grundbegriffe der Soziologie, S. 107-109.

351 Abbildung 180.

352 Ebd.

353 Viggo Graf Blücher, Freizeit, in: Wörterbuch der Soziologie, S. 307-309, hier 307, s.v. ‚Freizeit'.

354 Ebd.

zeit verkauft sich gut: „(…) damit Sie die Küchentür schneller hinter sich schließen können (…).“[355]

Der Dunkelmann mit Melone erinnert weniger an Haustürgeschäfte, sondern an die Fernseh-Kultserie „Mit Schirm, Charme und Melone“, engl. Titel ‚*The Avengers*‘, zwischen 1961 und 1969: allerdings ging es dort u.a. um phantasievolle Kriminalität, nicht um windige Küchenverkäufe, und mit den hautengen Leder-*Catsuits* und *Overknee*-Stiefeln von Emma Peel hat die biedere Küchenanwärterin des mittleren und rechten Bilds wenig gemein. Sie vertraut gern der Autorität des Fachhändlers mit seiner Verantwortung für „fachgerechte Beratung – fachgerechte Planung – fachgerechte Montage“.[356] Auf diese Weise können böse Überraschungen vermieden werden, auch wenn das etwas auf Kosten der ansonsten stark betonten Kundinnen-Selbstentfaltung geht. Beim Thema Verlässlichkeit wird nicht gespaßt: „Die Küche braucht einen Berater.“[357]

Die Qualitäts-Anbauküche wächst mit den Ansprüchen und finanziellen Möglichkeiten: sie ist ein Spiegel des eigenen Erfolges. Wenn man sich eine größere Wohnung leisten kann und will, „die gute Küche Poggenpohl wächst mit. Von Wohnung zu Wohnung – bis zur ausgewachsenen Küche. Vielleicht im eigenen Haus?“[358] Der soziale Aufstieg kann in Küchenmöbeln gemessen werden. In einer Welt des sozialen Wandels und der irritierenden Statusveränderungen bleibt der Küchenausstatter der Fels in der Brandung, der alles liefert, was nötig ist: „Über Jahre hinaus? Über Jahrzehnte.“[359] Welcher Autohersteller könnte es wagen, solche weitreichenden Garantien zu geben? Möglicherweise ist die moderne Einbau-Küche nicht nur ein Sinn-Zusammenhang im soziologischen Sinn, sondern doch auch eine Form kultischer Sinnstiftung.[360] Feste Bestandteile dieses Kults ist die Sinnsuche nach zweckrationalen Lösungen für die Küchenausstattung, die allerdings untrennbar mit der Identitätskonstruktion und dem sozialen Status zusammenhängt. Ferner gehört zum Ritus das Aufsuchen des Heilswalters, der über das erforderliche Sach- und *how-to*-Wissen verfügt. Der Kult selbst ist performativ und besteht in der sinnerfüllten, sich über mehrere Lebensphasen erstreckenden Nutzung und Umnutzung der Einbauküche. Es handelt sich rein gewohnheitsmäßige Langzeitperformanz ohne

355 Ebd.

356 Abbildung 181.

357 Ebd.

358 Abbildung 182.

359 Ebd.

360 Vgl. Walter M. Sprondel, Sinn, in: B. Schäfers, Grundbegriffe der Soziologie, S. 304-306, s.v. ‚Sinn‘.



Abbildung 182





Abbildung 183

geschriebene Offenbarungswahrheiten und theologische Überformung, also einen kulturell eher schlichten Kult, der zudem ausgeprägt schichtungsspezifisch und – auch wenn Poggenpohl das bestreiten würde – im Kern polytheistisch ist.

So soll die deutsche Zwei-Kind-Familie sein, so modern, urban und gelassen kann es auch zwanzig Kilometer nordwestlich der nächsten Kreisstadt im Regierungsbezirk Weser-Ems aussehen: „Die freundliche Atmosphäre wird Sie und Ihre Familie begeistern. Schließlich soll Ihre Küche nicht ein Raum mit Arbeitsklima sein. Sie sollen sich darin wohlfühlen."[361] Wohlfühlen im multifunktionalen Wohn-Arbeitsraum – ein charakteristischer Anspruch für eine erfolgreiche Wachstumsgesellschaft, in der die gute konjunkturelle Lage zu den elementaren Lebensgewissheiten gehört. Weil dies so ist, kann man es sich auch mit Anspruch schön machen: „Ausgezeichnetes Design. Perfekt duchrationalisiert. Für beides erhielten wir einen Preis."[362] Die wirkliche Neuerung wird durch den Bildausschnitt in Abbildung 183 eher kaschiert: eine offene Küche. Das ist ein frontaler Gegensatz zur deutschen Raumaufteilung mit ihrer strikten Trennung von Wirtschafts- und Repräsentationsräumen. Diese Küche könnte auch in Ohio stehen.

Zwar nicht ganz offen, dafür aber eine zumindest temporäre Wohnküche: der ausziehbare Küchentisch macht dieses Idyll möglich: „Morgenmuffel haben hier keine Chance. Denn

361 Abbildung 183

362 Ebd.

Poggenpohl Küchen stimmen freundlich.“[363] Die Befindlichkeit der Bewohner wird immer wichtiger. Im Vergleich zur Küche wirkt der Wohnzimmerausschnitt im Hintergrund klein. In der funktional ausdifferenzierten Konsummoderne sitzt auch der Angehörige der *white collar*-Schicht bei seinen Mahlzeiten wieder in der Küche, aus der ihn die bürgerliche Gesellschaft in das Wohn- und Esszimmer gebracht hat.

Dass nicht Poggenpohl den Hausarbeitsraum auf der Grundlage einer Trennung von Wohn- und Wirtschaftsbereich entwickelt hat, werden die Besitzer bürgerlicher Villen[364] unter den Kunden schnell erkannt haben. Im bürgerlichen Wohnen waren diese Wohnfunktionen nicht nur räumlich, sondern auch schichtungsspezifisch getrennt sowie mit eigenen Hauszugängen versehen: für die ‚Herrschaften' vorn, für das Personal hinten oder an den Seiten. In der postbürgerlichen Mittelstandsgesellschaft kann es demgegenüber schon als Fortschritt beworben werden, die hauswirtschaftlichen Tätigkeiten aus den Wohnräumen zu verbannen: „Bügeln in der Küche, Nähen im Wohnzimmer, Schuhe putzen im Flur. Schluß damit.“[365] Auf der Grundlage von Küchenmöbeln und ihren Funktionalitätsreserven entsteht ein neuer Multifunktionsraum: „Hier ist Platz für den Bügelautomaten. Die Waschmaschine. Hier ist der Nähplatz. Der Schuhschrank. Die Besenkammer. Das Handwerkzeug. Die Bastelecke.“[366] Die amerikanische Variante des Haushaltsraums würde auf jeden Fall noch einen zusätzlichen Fernseher vorsehen, von dem hier noch nicht die Rede ist. Im Hausarbeitsraum werden die soziologischen Aspekte des Haushalts: Produktionsgemeinschaft, Einkommensgemeinschaft, Verbrauchs- und Wohngemeinschaft[367] professionell und effizient zusammengeführt: im Wirtschaftszentrum der Familien-AG. Daraus resultiert allerdings auch die Notwendigkeit einer nicht unerheblichen Größe der Produktionsräume in Quadratmetern, im Idealfall im freistehenden Einfamilienhaus: Erst das eigene Haus, und irgendwann auch einmal einen Hausarbeitsraum bzw. einen mit Küchenmöbeln optimal ausgestatteten Hobbyraum, Modellbahnraum, Werkraum, Sportraum, eine kleine Bar. Auch in der Garage und im Gartenhaus können vorzugsweise gebrauchte Küchenmöbel von Vorteil sein. Nur in der Sauna und im ungeheizten Anbau für die Sommerpflanzen wird man auf sie verzichten wollen.

---

363 Abbildung 184.

364 Thomas Weichel, Bürgerliche Villenkultur im 19. Jahrhundert, in: Bürgerkultur im 19. Jahrhundert, S. 235-251.

365 Abbildung 185.

366 Ebd.

367 Marc Nicolas, Haushalt(ung), Haushalt(ung)-Statistik, in: Wörterbuch der Soziologie, S. 413-415, 414, s. v. ‚Haushalt'.







Abbildung 186

Abbildung 184

Abbildung 185

Dies ist nicht ganz das Preissegment und der Designanspruch der guten Küche Poggenpohl, dennoch wird Wert auf die Modernität des Angebots gelegt: „im internationalen Stil, mit den bewährten naht- und fugenlosen Oberflächen in ‚echtem' Kunststoff."[368] Der ‚internationale Stil' besteht aus schlichten weißen Quaderblöcken und ist daher preisgünstig – das ist die schwäbische Seite der Internationalität. Lifestyle hat Leicht interstyle noch nicht im Angebot, aber „in arbeitstechnischer und räumlicher Hinsicht"[369] können alle Kundenwünsche realisiert werden.

Das ist schon etwas anderes: eine belebte Küche mit Sitzecke und realen Brötchen und surrealen Kranichen. Auf die Charakterisierung „fantastisch"[370] würde man allerdings nicht zuallererst kommen, doch steckt das Fantastische ja nicht selten unter der Oberfläche des Offensichtlichen. Möglicherweise waren dort, wo heute das idealtypische Reihenmittelhaus mit Leicht-Anbauküche in Pendelreichweite[371] zu einer oberschwäbischen Kreisstadt steht, vor wenigen Jahren noch dunstige Krautäcker. Vielleicht reicht die Liquidität in einigen Jahren aus, um mit der Kranich-Linie aus dem deutschen Südwesten in den wirklichen Süden zu fliegen. Lesenswert ist, dass Leicht-Anbauküchen „für liebenswerte Frauen (und Männer!) geschaffen

368 Abbildung 186.

369 Ebd.

370 Abbildung 187.

371 Vgl. Uwe Burghart, Verkehr, in: Die Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, Bd. 2: Wirtschaft, hg. v. Wolfgang Benz, Frankfurt am Main 1989, S. 248-293.





Abbildung 187





Abbildung 188





Abbildung 189

[sind], die das Vollkommene suchen!“[372] Selbst wenn Leicht-Anbauküchen tatsächlich nicht alle Wünsche erfüllen, sondern lediglich „(...) den Küchenalltag farbig [gestalten]“;[373] wäre das etwas.

Ein warmer Eindruck von etwas Praktischem: Licht und Schatten, Bastrollos und Flechtkorb schaffen ein Ambiente, das die weißen Küchenfronten nicht mehr zahnpastaartig erstrahlen lässt. Das ist auffällig. Die Werbeaufnahmen der 1960er Jahre zeigen ihre Küchen selten anders als im Licht des strahlenden Tages und/oder vieler Leuchtkörper. Küchen sind ein Tagesort. Diese Küche zeigt zudem mehr Attribute realer Nutzung und ist weniger Showroom. Auch die multifunktionale Küchenmoderne muss nicht kalt und steril wirken.

Dunkle Metaphernwahl „An der Spitze des Fortschritts“.[374] Der Küchenmöbelmarkt ist umkämpft, und „Eleganz, Technik und Qualität“[375] bieten viele. Da hätte sich eine Investition in die Ausarbeitung des Apfel-Zitats womöglich gelohnt. „Ausgereift[e] und geschmackvoll[e]“ Technik verkauft sich nicht von selbst. „Auserlesenes und Besonderes“[376] muss preisgünstig sein

372 Ebd.

373 Abbildung 187.

374 Abbildung 189.

375 Ebd.

376 Ebd.

Wenn Sie eine bessere Küche finden, als die ROSE KÜCHE „manola" - kaufen Sie sie!

Abbildung 190



Abbildung 191

und einen konkreten Bezug zur wachsenden Lebensstilpluralität haben: keine Anbauküche ohne Geschichte – aber nicht die von einer apfelgleich genießbaren Technik.

Ein selbstbewusstes Bekenntnis zur eigenen Küchenqualität, die in Abbildung 190 von einer Kleinfamilie mit Leben erfüllt wird, und das intensiv: das Aufkommen an Haushaltsgeräten ist erheblich, es wird gekocht. Auch wirbt für den Typus der zum Wohnraum hin offenen Küche, die nicht nur logistische, sondern, wie das Foto zeigt, auch kommunikative Vorteile hat: „*Soziales Handeln* ist notwendig kommunikatives Handeln, denn die Koordination der Handlungen von einzelnen setzt Verstehen und Verständigung voraus. (...) Verstehen und Verständigung werden im Alltag normalerweise nicht zum Problem, sie finden statt, ohne daß die Bedingungen ihrer Möglichkeit in den Blick treten."[377] Die Küche ist ein Kommunikationsort. Die Herdzeile im Vordergrund erinnert schon fast an die frei im Raum stehenden ‚Kochblöcke' späterer Zeiten, die eine logistische Voraussetzung für das Fernseh-Genre der Koch-Sendung sind.

Ein ganz anderes Thema der Kücheneinrichtung: Küche und Heizung bzw. Energie. Die schon durch die Erwähnung des Energieträgers ‚Kohle' unzeitgemäß wirkende Werbung für den Kohlenherd und Braunkohlenbriketts bedient sich geschickt der etablierten Einbauküchen-Ikonographie. Mutter und Tochter können an „kühlen Frühlingstage[n]" und im „herbstlichen Spätsommer" ärmellos bekleidet sein, denn „ein Kohle-Beistellherd [macht] die Küche morgens schnell angenehm war (und kocht obendrein den Kaffee)."[378] Auf diese Weise soll der Energieträger der ersten industriellen Revolution sogar ‚modern' erscheinen können, wozu das suggestive Weiß der Küche nicht wenig beiträgt: selbst dieser Energieträger, der mit dem Gegenteil assoziiert wird, soll ‚sauber' wirken. Mit dem Thema der ‚Wärme' ist eine schwache emotionale Seite der modernen ‚weißen' Küche angesprochen, in der der Kohle-Beistellherd keine Zukunft hat. Die Ausstrahlung der glatten, sauberen Oberflächen der Ein-

377 Albert Scherr, Kommunikation, in: B. Schäfers, Grundbegriffe der Soziologie, S. 176-182, hier 176f., s.v. ‚Kommunikation'.

378 Abbildung 191.



Abbildung 192

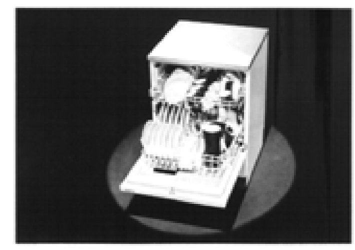




Abbildung 193

bauküche, ja des gesamten Raums ist kühl, professionell und unpersönlich. Sie ist der sozialgeschichtliche Gegensatz zur vormodernen ‚schwarzen' Küche mit ihrem offenen Feuerplatz, die nicht selten der einzige beheizte Raum und damit das sozialkommunikative Zentrum des Wohnens überhaupt war.[379] Zu den interessanten Trends der konsumgesellschaftlichen Spätmoderne gehört die Beliebtheit von Feriendomizilen, die zumindest etwas von diesem vormodernen Charme gerade bei ihren Öfen und Herden bewahrt haben, auch wenn es eine Mikrowelle gibt. Der Einbauküchen- und Zentralheizungsbesitzer hackt dann vor seinem Ferienhaus in der Bretagne Holz für seinen Küchenherd und ist an kalten Herbstmorgen dankbar, dass jedenfalls dieser Herd auch heizen kann.

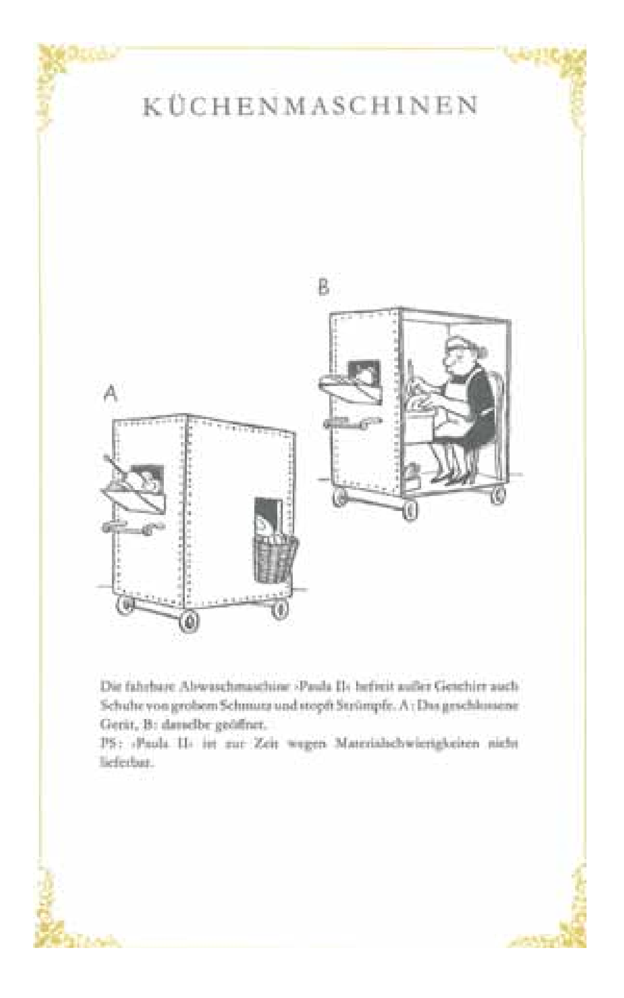
Eine naheliegende technisch-möbellogistische Symbiose: der Elektrogerätehersteller, der zugleich auch moderne Einbauküchen anbietet: „Was die Küchenarbeit zu vereinfachen vermag, wurde großzügig einbezogen. Der Elektro-Komfort bildet mit der Küchenausstattung eine harmonische Einheit."[380] Das Design ist von dem der Elektroausstattung abgeleitet: „mattschimmernde[s] Perlweiß".[381] Die Modularisierung versteht sich hier von selbst: erst kommen die funktionalen Elektrogeräte, dann die sie umbauenden Schränke – die Akzentsetzung ähnelt der zeitgenössischen Leitkultur der autofreundlichen Stadt: erst das Auto, dann das Drumherum.

379 Vgl. Fernand Braudel, Sozialgeschichte des 15.-18. Jahrhunderts: Der Alltag, München 1985 (zuerst Paris 1979), S. 302-332, zu Herden und Öfen 320-322; Herman Beliën, Huis, tuin, keuken, Amsterdam 2000.

380 Abbildung 192.

381 Ebd.

Abbildung 194: Loriots Antwort auf die elektronische Aufrüstung der Küche: die totale Küchenmaschine, die cyborgisierte Paula (II), steckdosenfrei.



Hier steht die „Spülernatur“[382] im Vordergrund, zu deren Funktion die moderne Einbauküche wird. Der Geschirrspüler befreit: „Knopfdruck genügt, und Sie haben auf Freizeit geschaltet.“[383] Die optimale Küche ist nicht die des schönsten Designs, sondern die am besten ausgestattete: „Bosch baut komplett Küchen. In vielen Dekors, mit allem Zubehör und allen elektrischen Hausgeräten. Ob Kühlschrank, Gefriergerät, Geschirrspül-Vollautomat, Elektroherd, Waschvollautomat oder Küchenmöbel – alles kommt aus einer Hand und wird vom zuverlässigen Bosch Kundendienst betreut.“[384] Nur der Strom kommt nicht von Bosch, sondern aus der Steckdose.

382 Abbildung 193.

383 Ebd.

384 Ebd.

Übrige Räume



Abbildung 195



Abbildung 196

Ein Spiegel der Zeit: Kristallspiegelwerbung Mitte der 1960er Jahre. Der Werbetext hat beinahe lyrische Qualitäten und ist zugleich eine Wortliste von Schlüsselattributen im Selbstbild dieses Jahrzehnts voller Veränderungen: „reizvoll“, „verspielt“, „zeitlos“, „elegant“, „zweckmäßig“, „praktisch“, „unaufdringlich“, „vollkommen“. Spiegel sind Spiegel. In einer Zeit, die sich Spiegel ins Wohnzimmer hängt, ist die Geschichte vom Bildnis des Dorian Gray endgültig historisiert. Man kann sich nicht nur den Spiegel vorhalten, man tut es gern.

Damit gefällt, was man im Spiegel sieht, hilft ein sanfter Retrotouch mit dezenten Jugendstil-Anspielungen: ein beruhigendes Spiegelbild, das man gern sähe: „vollkommen verzerrungsfrei, tief und klar (…).“[385] Ob ein ‚Ebenbild' in einem ‚Spiegelbild' natürliche Schönheit finden

385 Abbildung 196.



Abbildung 197



Abbildung 198

kann, darüber ließe sich in logischer Hinsicht trefflich streiten. Auch der paradoxe Spiegel im Spiegel des Spiegels wird zitiert: was bildet hier noch was ab? Eine komplexe, aber selbstbewusste Zeit. Der Blick in den Spiegel ist kritisch prüfend. Jedenfalls der Kristallspiegel ist „makellos“:[386]

Ein echtes Funktionswunder zwischen fahrbarem Klapptisch, -pult und tablett aus dem Bereich der auf die Spitze getriebenen Funktionalität. ‚Bequemer leben' kann der Bettlägerige wie der aus Bequemlichkeit liegend Speisende, der Hausaufgaben ohne Tisch Erledigende wie der ohne Schreibtisch Schreibtischarbeit Verrichtende.

„Farbenhören, Audition colorée, mißverständlicher Ausdruck für eine Form der Synästhesie: das regelmäßig Erscheinen von Licht- oder Farbenempfindungen, auch Farbvorstellungen, beim Hören bestimmter Geräusche, Töne, Melodien oder Musikstücke. (...)“[387] Welche Musikdroge wohl diese Farbigkeit zu erzeugen im Stande ist? Jefferson Airplane?[388] Jethro Tull?[389]

386 Ebd.

387 W. Hehlmann, Wörterbuch der Psychologie, S. 147.

388 Vgl. Siegfried Schmidt-Joos, Barry Graves, Rock-Lexikon, Reinbek 1973, S. 154f., s. v. ‚Jefferson Airplane'.

Ten Years After?[390] Bestimmte Titel des ‚Weißen Albums' der Beatles[391] oder Brian Wilsons psychedelische Momente bei den Beach Boys?[392] Aber diejenigen, die Ende der 1960er Jahre diese Musik, außerhalb der Plattenläden vermittelt im wesentlichen durch den NDR in Hamburg und den SWF in Baden-Baden, in Westdeutschland hörten, befanden sich nicht in dem biographischen und finanziellen Lebensabschnitt, sich Tapeten leisten zu können. Das konnten ältere Generationskohorten mit einem weniger ambitionierten Musikgeschmack und größerer Liquidität, die mehr Wertschätzung für die Vernunft einer bunten Tapete „jung · lebendig · aktuell"[393] hatten. Denn: „Tapeten sind wirkungsvoll, vielseitig und preiswert zugleich – daher die beste Art, Wände zu kleiden."[394] Immerhin: Kleidung für die Wand. Schon die Bildwahl verweist auf die kleidergleiche Möglichkeit des Tapetenwechsels im Wortsinn. Deutlicher lässt sich Wohnen als Konsum nicht artikulieren. Man muss gar nicht so häufig umziehen wie die US-Amerikaner, man wechselt sein Wohnoutfit.

Experten kann und soll man nicht widersprechen. In einer technisch-industriellen Welt käme dies einer Art des Abfalls vom Glauben an die Rationalität technischer Lösungen gleich. „Guter Rat"[395] wäre nötig, um den Zusammenhang zu erhellen, der zwischen der Bodenbelagsexpertise, den mit idealtypischen Wohnsituationen bedruckten Stellwänden und dem spielenden Mädchen im Vordergrund besteht. Da muss man tatsächlich den Experten fragen, denn sonst käme an Ende der Eindruck auf, das Bild sei eine wenig sachdienliche verspielte ästhetische Komposition des symbolischen Wohnens in Rot.

Hier sagen die Experten vor allem: Gelb. Wahrscheinlich ist das als Leitfarbe für den Bodenbelagmix in den übrigen Räumen gedacht: Deliplast gelb für die Küche, Deliflex gelb für die Diele, gelbes Linoleum unter dem Schreibtisch, und, wie zu sehen, gelber Coverall-Textilbelag wo immer möglich. Möglicherweise raten die Experten, die im Keller Klinker angemessen finden, ebenfalls zu Gelb. „Denn unsere Experten stehen dafür gerade, wenn sie sagen: gut."[396]

---

389 Ebd., S. 155f., s. v. ‚Jethro Tull'.

390 Ebd., S. 275f., s. v. ‚Ten Years After'.

391 Ebd., S. 37-40, hier S. 40: ‚The Beatles' (1968).

392 Ebd., S. 35-37.

393 Abbildung 198.

394 Ebd.

395 Abbildung 203.

396 Abbildung 204.



Abbildung 199: Sixties Jugendstil: Jefferson Airplane, Plakat, 1966.
(Quelle: [Paul Williams], Jefferson Airplane Loves You [Box Set Booklet BMG/RCA] 1992, S. 1)



Abbildung 200: Nostalgische Zitate: Booklet zum Jefferson Airplane-Boxset 1992. Jetzt hätte die Zielgruppe auch Geld für Tapeten, bevorzugt aber nun wahrscheinlich weiße, gekalkte Wände.

Experten für Bodenbeläge sind offenbar keine für Rückenbeschwerden, denn die Verrichtung von Schreibtischarbeit auf Coverall-Textilbelag ist ergonomisch suboptimal. Allerdings haben sie diese Kompetenz ja auch nicht behauptet: Denn sie versprechen nicht zuviel, sie sagen nur, was sie wissen. Und von Fußböden wissen sie (fast) alles.“[397] In den DLW-Anzeigen geht es – ein wenig bereits gegen den Trend zur absoluten Orientierung am Kundenwunsch, der in den 1960er Jahren zu beobachten ist –, um technoid-professionelle Autorität:

> Autorität (...) bezeichnet – im Unterschied zu Macht und Herrschaft – die Einflußmöglichkeit einer Person, aber auch einer Gruppe oder Institution und ihrer Repräsentanten auf andere Personen und Sozialbeziehungen aufgrund beanspruchter und anerkannter Kompetenz und Überlegenheit. Zuschreibung, Anerkennung und Anspruch folgen dabei bestimmten Merkmalen und Maßstäben, die im jeweiligen Sozialsystem (...) oder in bestimmten Situationen Geltung besitzen. Vielfach sind sie in entsprechenden Menschen- und Gesellschaftsbildern begründet. (...).[398]

397 Abbildung 205.

398 Hermann L. Gukenbiehl, Autorität (und Führung), in: B. Schäfers, Grundbegriffe der Soziologie, S. 29-31, hier 29, s. v. ‚Autorität'.



Abbildung 201



Abbildung 202

Und diese Gesellschaftsbilder wandeln sich seit den 1960er Jahren erheblich: Auf der Grundlage des autoritären Typus' technizistisch ‚zwingender' Lösungen wäre IKEA nicht denkbar. Dort ist der Kunde der Experte. Genauso wenig wie sich die Begehung einer IKEA-Filiale vorschreiben lässt, kann ein Experte zum Kauf einer bestimmten Möbelidentität raten. Der Identitätskonstruktivismus ist notwendigerweise individualistisch in der Kombination serieller industrieller Möbelprodukte. Allerdings ist es auch nicht in jedem Fall zwingend, den Funktions- oder Qualitätsexperten gegen die IKEA-Welt aufzufahren. Im Detail mag das möglich sein. IKEAs Ivar-Regale wird man kaum mit hochpreisigen Design-Produkten auf eine Stufe stellen wollen, aber genau darin liegt der Punkt. Die preisgünstige Ivar-Funktionalität ist im Gegensatz zum teuren Spitzenprodukt egalitär und vielfältig einsetzbar. Die Kiefernholzregalkombination kann ein sehr plurale soziale Nutzungsbiographie haben: im Kinder- und Jugendzimmer, in der Studentenbude, ergänzt in der ersten richtigen Wohnung, übernommen ins Eigenheim, schließlich irgendwann vielleicht durch repräsentativere Regalsysteme ersetzt, aber immer noch im Gästezimmer, im Keller oder in der Garage weitergenutzt, ja schließlich sogar im Erbfall von Kindern und Enkeln übernommen, denn Ivar gibt es mittlerweile schon mehrere Jahrzehnte. Mit dem individualisierten Designmöbel ist dies nur bedingt möglich. Auch dessen Artikulationsfunktion von Status und Prestige wird durch die IKEAisierung erheblich relativiert: IKEAs Ansatz



Abbildung 203



Abbildung 204

des ‚democratic design' bringt Formen auf den Möbelmarkt, die lange Zeit dem teuren Spitzensegment vorbehalten waren. Einmal mehr bestätigt sich hier das Paradox der Konsumgesellschaft: sie ist im Gegensatz zur Klassengesellschaft egalitär und individualistisch.

Coverall für die Küche? Wenn der Experte es sagt ... Sie ist ja „modern, automatisiert".[399]

Dieser Teppichboden „aus reinem Naturhaar"[400] hält Gegensätze aus: zwischen Geschlechtern, Alterskohorten, Stilen. Er ist ein *common ground* für sehr unterschiedliche Lebensentwürfe „[m]it Stilmöbeln oder ‚modern', jeder ganz individuell."[401] Der Teppich – ein Symbol für den Idealtypus der nivellierten Mittelstandsgesellschaft. Nur: auch in ihr liegt nicht überall Teppich, denn „Jeder wohnt anders ...".[402]

Die Woll-Authentizität des Produkts ist zertifiziert. Das soll dem Kunden die Entscheidung für ein „Filigran-Muster"[403] erleichtern und Ängste vor dem ‚Flachtreten' mindern. Der Wert

399 Abbildung 206.

400 Abbildung 207.

401 Ebd.

402 Ebd.

403 Abbildung 208.



Abbildung 205



Abbildung 206

wird mit dem Wollsiegel, nicht der Knotenzahl, den Mustern, der Herkunft in Verbindung gebracht. Die ist eindeutig: nicht aus Tausendundeiner Nacht, sondern aus Berlin-Spandau. Ob es allerdings geraten erscheint, Teppich ohne Funkenschutz so nah an einen offenen Kamin zu legen, mag dahingestellt bleiben. Aber wahrscheinlich ist der Wollsiegel-Teppich zugleich auch brandhemmend.

Man soll wahrscheinlich an englische Landhäuser denken können: Herr und Hund, ungeputzte Schuhe, Bücherstapel. Und nicht nur in atmosphärischer, sondern auch in praktischer Hinsicht wird viel geboten, was allerdings wenig mit dem rustikalen Ambiente zu tun hat: „Denn nichts bleibt länger schön als ein Teppich aus Reiner Schurwolle. Weil nichts elastischer ist. Und nichts unempfindlicher gegen Schmutz.“[404] Und die Reitstiefel kann man ja auch draußen lassen.

Ein Teppichboden-Comic, aller wohl eher doch eine deutsche Bildergeschichte, voller Vernunft. Die Rollen sind bei dem jungen Ehepaar klar verteilt: ‚Er’ ist die Stimme der rationalen, praktischen und ökonomischen Skepsis. ‚Sie’ vertritt die Begeisterungsfähigkeit für das Neue – das so neu nicht ist, denn die Bekannten machen es auch – und zieht alle Register weiblicher Überzeugungskunst: argumentativ und körpersprachlich. Teppichboden „sieht totchic aus, ist

---

404 Abbildung 211.



Abbildung 207



Abbildung 208

warm und einfach zu pflegen – nur mit dem Staubsauger."[405] Der gehört natürlich zum jungen, modernen Haushalt, denn wer will schon noch Teppiche ausklopfen? Und was die Kosten betrifft, kommt es darauf an, dass ‚er' „richtig rechne[...]t".[406] Und da ja alles falsch sein könnte, was ‚sie' vorgebracht hat, werden letzte Zweifel mit dem Hinweis auf das umfangreiche Informationsmaterial beseitigt: „(...) so gründlich, wie Du es liebst."[407] – Der Begleittext versäumt nicht darauf hinzuweisen, dass „[h]alb Amerika (...) auf getufeteten Teppichböden [wohnt]",[408] die Herstellungsart – der englische Begriff Tufting bezeichnet eine Technik zur Herstellung dreidimensionaler textiler Flächen, bei der tellux besondere Erfahrung hat. Und ein Material-Siegel gibt es auch noch.

Im neuen Kanzlerbungalow[409] im Park des Palais Schaumburg zu Bonn am Rhein ist der Boden der Politik Teppichboden. Teppichfragen können, wie man aus dem Anfang der Geschichte der Bundesrepublik weiß, von hoher symbolischer Bedeutung sein, so beim Antrittsbesuch des ersten Kabinetts Adenauer bei den drei Hohen Kommissaren auf dem Petersberg, am 21.

405 Abbildung 212.

406 Ebd.

407 Ebd.

408 Ebd.

409 Vgl. dazu das Themenheft museumsmagazin 1 (2009), S. 6-13.



Abbildung 209



Abbildung 210

September 1949: „Die Drei Hohen Kommissare erwarten, daß der Kanzler vor dem Teppich stehenbleibt, auf dem sie stehen, um sich die Kabinettsmitglieder vorstellen zu lassen. Adenauer tritt indessen rasch auf den Teppich und stellt so Gleichheit her. Er ist ja ein parlamentarisch verantwortlicher Regierungschef.“[410] Auf raumfüllendem Teppichboden wäre Adenauer allerdings um diesen Effekt gebracht worden. – Und in den 1960er Jahren steht Teppichboden (von Anker) in dem geräumigen, zeitlos modernen, in der Repräsentationsarchitektur seines Gleichen suchenden ‚Kanzlerbungalow' für die Aura ‚gezähmter' Macht der Mächtigen des Weststaats: Gibt es ein bezeichnenderes Symbol für die Bonner Republik und die Wirtschaftswunder- und Außenwirtschaftsgesellschaft, die sich so erfolgreich aus der symbolischen (nationalen) Repräsentation verabschiedete, während das u.a. im Élysée, in Downing Street 10 und erst recht im Weißen Haus nicht so war?[411]

410 Hans-Peter Schwarz, Adenauer, Bd. 1: Der Aufstieg, 1876-1952, München 1994 (zuerst Stuttgart 1986), S. 678.

411 Vgl. Alfred Grosser, Geschichte Deutschlands seit 1945, München ^{12}1985 (zuerst ebd. 1970), S. 476-525; Iring Fetscher, Die Suche nach der nationalen Identität, in: Stichworte zur ‚Geistigen Situation der Zeit', Bd. 1: Nation und Republik, hg. v. Jürgen Habermas, Frankfurt am Main 1979, S. 115-131.



Abbildung 211



Abbildung 212

Die Weltläufigkeit des Teppichbodens, und sogleich schreibt man komfortabel mit ‚c'. Denn was an Bord der ‚Hanseatic'[412] gilt, die unter Hamburger Flagge im Liniendienst zwischen Cuxhaven und New York unterwegs ist, gilt auch zuhause: Wärme- und Trittschalldämmung, Haltbarkeit, Hygiene, leichte Pflege, Brillanz der Farben. Allerdings nur bis zum 7. September 1966, als ein im Maschinenraum ausgebrochenes Feuer das Schiff – und den Anker-Teppichboden – verwüstet.

Polster-Richter handelt nicht mit Designklassikern, ist aber ansonsten ganz auf der Höhe moderner Verkaufsstrategien. Dazu gehört der amerikanisierende Verweis auf mehr oder weniger repräsentative Kundenbefragungen: „Von 1000 Möbelkäufern würden sich 714 – also fast drei Viertel der befragten Personen – zum Kauf des Modells „FAVORIT" entscheiden."[413] Ratenkauf ist möglich, die Rücknahme bei Nichtgefallen wird garantiert. Betrachtet man die Anzeige zunächst im ganzen fällt die zeitungsförmige Aufmachung mit ‚Schlagzeilen' und Artikelblöcken auf: Möglicherweise steckt in dieser Form ein Hinweis darauf, wie derartige Möbel in

412 Gebaut 1929 bei Fairfield Shipbuilder in Glasgow, div. Verwendungen, 1958 an die Hamburg-Atlantic-Linie verkauft, 1966 in Hamburg verschrottet, Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/TS_Hanseatic.

413 Abbildung 211.

den 1960er Jahren vorwiegend gekauft wurden: gerade in der abgelegenen Provinz und angesichts einer noch bei weitem nicht so ausgeprägten Individualmobilität sicher nicht regelmäßig nach Anschauung in einem Möbelhaus, sondern auf der Basis von Prospektinformationen. Der ausführliche Werbetext liefert in großer Detailverliebtheit Begründungsmuster für die Kaufentscheidung, die als vernünftig, weil zweck- und kostenrational erscheinen kann.

Eine Bleiwüste: lauter zwingende Argumente für die „Polstermöbel mit losen Kissen".[414] Letztere sogar „mit gutem Markenreißverschluß".[415] Wer diese Polstergarnitur besitzen will, legt alle Vernunft und Gefühl umschließenden psychologischen Eigenschaften des Wollens an den Tag: „wollen, die im Handeln zum Ausdruck kommende Fähigkeit der persönlichen Selbstbestimmung; im weitesten Sinne gefaßt als Inbegriff der Antriebe unter Einbeziehung aller Strebungen, Triebregungen, Instinkte und vielerlei automatisierter Abläufe; im engeren (und eigentlichen) Sinne die Fähigkeit des Handelns aus bewußten Motiven und mit eigener Verantwortung."[416]

Ein Musikmöbel der besonderen Art: Der elektrischen – und damit per se modernen – Hammond-Orgel gegenüber sind die Hemmschwellen geringer als gegenüber dem bürgerlichen Paradeinstrument schlechthin, dem Klavier.[417] Klavierunterricht klingt nach Amt, Dienst und Pflicht, ganz anderes hingegen lässt sich vom Umgang mit der Hammondorgel sagen, die ein anti-elitäres Instrumentenmöbel ist: „Tausende von absoluten Musiklaien lernten nach kurzer Zeit eine Melodie mit der dazugehörenden Begleitung auf der Hammond-Orgel zu spielen."[418]

Während das Klavier mit ‚schwerer', hoher Kunst verbunden wird, ist die Heimorgel für alle Musikstile und -verwendungsarten offen: „Mit den ersten Akkorden auf der Hammond-Orgel beginnt für Sie das Erlebnis echter schöpferischer Entspannung."[419] Demgegenüber erscheint das Klavierspiel als Freizeit-Arbeit für In-groups, die es sich zudem leisten können, die Wohnräume mit einem Kastenklavier oder gar Flügel vollzustellen. Der Satz, dass „[k]eine andere Orgel (...) mehr Ausdrucksfähigkeit, mehr Klangvariationen [besitzt], (...) mehr Registrierun-

414 Abbildung 212.

415 Ebd.

416 W. Hehlmann, Wörterbuch der Psychologie, S. 637-639, hier 637, s.v. ‚wollen'.

417 Grundlegend Thomas Nipperdey, Deutsche Geschichte 1800-1866: Bürgerwelt und starker Staat, München 1983 u.ö., S. 535f. (zum bürgerlichen Klavierspiel), 547-551 (zur mentalitätsgeschichtlichen Prägekraft der Musik); zur stilbildenden Bedeutung insbesondere der Klaviermusik vgl. auch Helmut Schmidt, Weggefährten. Erinnerungen und Reflexionen, Berlin 1996, S. 37-66.

418 Abbildung 213.

419 Ebd.



Das können Sie auch





Abbildung 213



Abbildung 214

gen in immer neuen Klangfarben [ermöglicht]",[420] setzt eine gewisse Unvertrautheit mit der abendländischen Orgelkunst und dem nur noch sporadischen Besuch von Kirchen voraus. Die kulturelle Ausstrahlung des deutschen protestantischen Bürgertums mit seiner Musiktradition verhält sich umgekehrt proportional zu den Marktchancen der Hammond-Orgel.[421]

Die relative Abstraktheit dieser Abbildung ist moralischen Bedenken geschuldet: Nackte Saunabenutzer sind Mitte der 1960er Jahre in gehobenen Printmedien noch nicht akzeptabel. Das macht es schwierig, das Artefakt kontextnah zu bewerben, und vielleicht sind ja auch deshalb die distanzschaffenden, aber vollkommen überflüssigen Anführungszeichen sittenwahrend. Überhaupt scheint die Sauna den deutschen Konsumgewohnheiten noch so fremd zu sein, dass sie in Anführungszeichen gesetzt werden muss. Immerhin: ein wichtiges Ausstattungselement westdeutscher Skandinavisierung kommt schon Mitte des Jahrzehnts aus einem schwäbischen Ort mit dem sprechenden Namen Sittenhardt.

420 Ebd.

421 Vgl. Dietrich Schuberth, Kirchenmusik, in: TRE Bd. XVIII, Berlin/New York 1989, S. 649-662.



Abbildung 215

Hier ist an Ensemble-Konzeptionen zu denken: Fußbodenbeläge vom DLW-Fachmann, darauf ein Eternit-Blumenständer und praktische, platzsparende und kostengünstige EKAWERK-Möbel für den Flur. Dass der Betonverbundwerkstoff Eternit als zugfeste Faser Asbest enthielt, irritierte damals noch nicht in demselben Umfang wie in späteren, wohnökologisch bewussteren Zeiten. Die Mehrzahl der Blumenkübel stand ohnehin im Freien.

Ein komplexer Werbegegenstand in einer Zeit massenkonsumgesellschaftlichen Wandels und einer Kultur der praktischen Austauschbarkeit von Tupperware und Plastikeierbechern. Edles Porzellan ist ein bürgerlicher Luxus, zu dem nur ein offensiv individualistisches Bekenntnis führen kann: „Offenherzig. Gefühlvoll“ bzw. „modern und romantisch. Edel und aufgeschlossen. Zart und spielerisch“.[422] Was ist in der fortgeschrittenen Konsumgesellschaft Luxus? Die soziologische Definition verweist auf den „(…) *Doppelbezug des Luxus-Begriffs*: Luxus kann sich beziehen auf (a) eine die Befriedigung der sog. Normalbedürfnisse übersteigenden Lebenshaltung und (oder) (b) Ver- und Gebrauch von bestimmten Gütern, die nach herrschender Meinung Luxusgüter sind. (…).“[423] Luxus kann sozial Distanzen ausdrücken, aber auch zu überbrücken helfen:

---

422 Abbildung 216.

423 Rudolf Schilcher, Luxus, in: Wörterbuch der Soziologie, S. 648f., hier 648, s. v. ‚Luxus'.



Abbildung 216



Abbildung 217

> *Soziologisch* gesehen kann Luxus soziale Distanzen *vergrößern*, aber auch *verringern*: Distanzvergrößerung in dem Sinne, daß Luxus als Ausdruck sozialer Geltung angesehen wird (...). Distanzverminderung in der Weise, daß entweder bisher als Luxusgüter geltende Produkte zu allgemeiner Verbrauchs- und Gebrauchsgeltung kommen, oder daß Schichten mit relativ niedrigen Einkommen soziale Differenzen durch ‚demonstrativen Konsum' auszugleichen suchen, was als ‚Über-seine-Verhältnisse-leben' oft nur äußerlich und temporär gelingt.[424]

Aber als eine solche Identitätsprothese taugt Porzellan kaum. Diese Rolle spielt in der Mobilitätsgesellschaft das Auto. Eine Luxusfunktion kann auch sein, durch wertige Gegenstände im Alltagsbereich dem Trend zur Austauschbarkeit und Beliebigkeit etwas ‚Bleibendes' entgegenzusetzen. Insofern ginge es um eine Art des symbolischen Handelns.

Das Romantik-Argument lässt sich kultivieren in einer ästhetisch und kulturell a-romantischen Warenwelt. Fragt sich nur, wie groß dieser Markt ist. Sicherlich wird man sagen können, dass die in den 1960er Jahren zu beobachtenden Retro-Wellen gerade bei den kleinen Dingen des Haushalts ein Indikator für die abgeschlossene Historisierung bürgerlicher Lebensentwürfe und eines wachsenden Unbehagens an den *rational-choice*-Konsumhorizonten sind, die neue Freiheiten, aber auch neue Zwänge mit sich brachten:

424 Ebd., S. 649.

> Vor allem aber ist es die zur obersten Macht gewordene Technik, der, ihrer streng rationalen Wesenheit zufolge, ein individualitätsfeindlicher Zug inhäriert. Ihre wachsenden Fortschritte intensivierten die Modi der Rationalisierung, die bis dahin Instrumente in der Hand des Individuums gewesen waren, bis zu dem Grade, daß die (bürgerlichen) Möglichkeiten des Einzelnen bedingungslos überfordert wurden.[425]

Das Individualisierungsbedürfnis kann sich in der fortgeschrittenen Konsumgesellschaft systemimmanent auch über Porzellan artikulieren, da die materiellen Grundbedürfnisse konjunkturbedingt noch nicht wieder zum Problem geworden sind: „In der pluralistischen Gesellschaft, in der eine breite, weitgehend nivellierte Mittelschicht den Ton angibt, nimmt der Wunsch, sich individuell und sozial abzuheben, wiewohl auch er sich demokratisch ausbreitet, an Stärke ab; desgleichen wird die Bereitschaft zu kritischen Stellungnahmen immer schwächer: die Neigung zum Konformismus und zur Anpassung als der bequemsten Geschäfts- und Lebenspraxis überrundet alles."[426] Die sechste, im Jahr 2000 erschienene Auflage von Bernhard Schäfers ‚Grundbegriffen der Soziologie' hat keinen Eintrag unter ‚Bürgertum' mehr.

Medien und Wohnen, Medien des Wohnens

So viele Entscheidungen sind bei der Einrichtung zu treffen, und so viele Einrichtungsfehler sind möglich: „Die Farbige Wohnfibel schützt vor Einrichtungsfehlern!"[427] Aus der Fibel spricht zwar die Rationalität und Professionalität des Experten, aber auswählen und entscheiden muss der Kunde hier selbst. Die Fibel präsentiert Vorbildliches u.a. aus dem „Wohnraum in der Etagenwohnung":[428] stets gut vermittelbarer *Mainstream* des Möbelkonsums, „(Luftschlösser fehlen.)"[429] Ein Ratgeber voller common sense zu so kitzligen Themen wie Beleuchtung – „Sie zaubern mehr Stimmung mit gezieltem Licht."[430] –, Flurgestaltung – „Die Visitenkarte Ihrer Wohnung übersichtlich und gastfreundlich gestaltet."[431] Mut zum Neuen und Schrillen gibt es bei der Farbigkeit: Teppiche, Tapeten und Vorhänge sind Produkte des Popzeitalters: Jefferson Airplane ohne Anstößigkeiten und für jedermann. Selbst grüne Waschbe-

425 Alfred von Martin, Bürgertum, in: Wörterbuch der Soziologie, S. 138-145, hier 143, s. v. ‚Bürgertum'.

426 Ebd., S. 145.

427 Abbildungen 218a.

428 Ebd.

429 Ebd.

430 Abbildungen 218b.

431 Ebd.



Abbildungen 218a und b



cken und Badewannen sind möglich. Die Farbige Wohnfibel dient einem Verbraucher-Sozialisierungsprozess:

> (…) das Hineinwachsen des Einzelnen in das Normensystem der Gesellschaft; in weiten Teilen identisch mit der Erziehung (doch überschneiden sich beide). Das Ergebnis ist das Selbstverständlichwerden der sozialen Normen, die Identifizierung des Individuums mit den gesellschaftlichen Institutionen, die Übernahme vieler Vorentscheidungen durch das Gesellschaftsganze (…). Von der Person aus gesehen, stellt der Sozialisierungsprozeß nur eine Seite dar: Der Einzelne fügt sich vielen Formen und Forderungen ein, übernimmt Gewohnheiten und Verhaltensweisen; aber er wählt hieraus aus, bleibt in manchem unter dem Sozialisierungsniveau, in anderer Hinsicht überschreitet er es und gestaltet es um. (…).[432]

Nicht jeder wird sich für eine grüne Sanitärausstattung entscheiden, aber die Vernünftigkeit des „Farbklangsuchers“[433] ist kaum zu bestreiten und ermöglicht mehr Farbenbewusstheit und Verbraucherautonomie in einer bunter werdenden Einrichtungswelt. Farb-Sozialisierung ist ohne Normierung – auch wenn sie nicht gleich auf der Basis der großen RAL-Farbpalette erfolgt – als Maß der Entfernung von der Durchschnittlichkeit nicht denkbar:

432 W. Hehlmann, Sozialisierungsprozeß, in: ders., Wörterbuch der Psychologie, S. 518, s.v. ‚Sozialisierungsprozeß‘.

433 Abbildung 218c.



Abbildung 218c

> Norm (...), ‚Richtschnur'; Urbild'; Vorbild, Durchschnitt; im älteren Sprachgebrauch der Inbegriff werthafter Zielbilder (*Wertnorm*); heute gewöhnlich die durch die sozialen Institutionen geforderte Form des Verhaltens, ein Ergebnis des Sozialisierungsprozesses. *Normalität* ist definierbar a) als statistischer Begriff (...); b) als Angepaßtheit an die sozialen Forderungen (...). Da diese von Kultur zu Kultur wechseln, könne auch Normalität nicht allgemeingültig bestimmt werden. (...).[434]

Herr H. Krüger, Bremen zeigt, dass es funktioniert: „Ich habe Korridor und Wohnzimmer nach dem Farbwähler gestaltet und bin sehr zufrieden."[435] Andererseits kann die gefühlte Zufriedenheit des Konsumenten auch sinken, wenn er dauerhaft in zu vielen Konsumsegmenten vergleichen, prüfen und optimal entscheiden soll: von der Tapete über den PKW bis zur Hifi-Anlage.

Für die Wortliste der 1960er Jahre: „komfortabel", „farbenfroh", „modisch", „attraktiv", „eigenwillig".[436]

Der erste Schritt zum Möbel-Erlebniseinkauf: hier noch als gesellschaftsspielartiger ‚Farbklangsucher' für den Hausgebrauch am Küchen- oder Esstisch. Erst in den 1970er Jahren entstehen Möbelhauslandschaften für die ganze Familie und den ganzen Tag auf der grünen Wiese.

Ein konservatives Wohnzimmer, eine evangelisch-konservative Zeitung, die allerdings in den 1960er Jahren erheblichen meinungsbildenden Einfluss im post-bürgerlichen oberen Mittelstand und bei manchen Entscheidungsträgern besitzt. Bis 1963 war sie das auflagenstärkste Wochenblatt – also vor der Hamburger ZEIT. Georg Pichts Skandalbuch ‚Die Bildungskatastrophe',[437] das mit seinen Warnungen vor einer dramatischen Akademikerknappheit in der

434 W. Hehlmann, Norm, in: ders., Wörterbuch der Psychologie, S. 365, s. v. ‚Norm'.

435 Abbildung 218c.

436 Abbildungen 218b.

437 Georg Picht, Die Bildungskatastrophe. Analyse und Dokumentation, Olten/Freiburg i. Br. 1964.





Abbildungen 219a und b

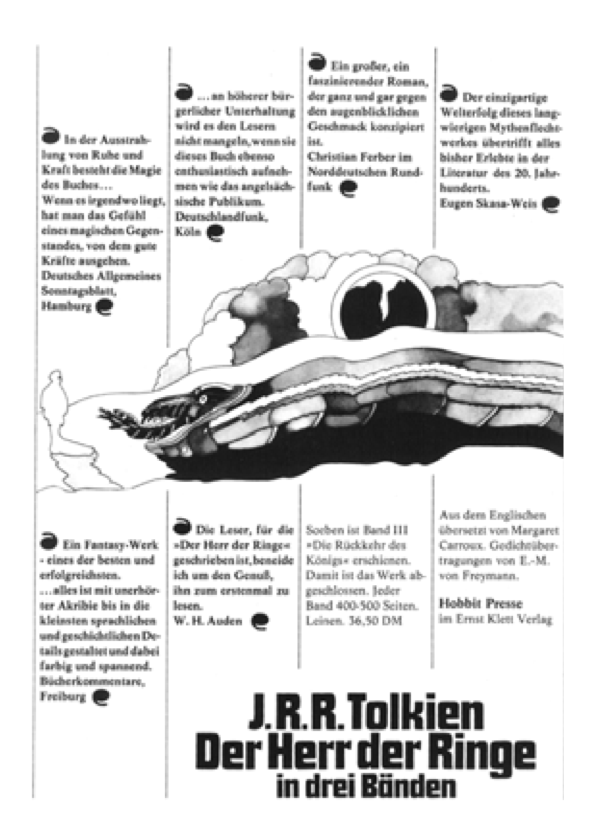
Bundesrepublik der quantitativ ausgerichteten Bildungsreformpolitik der späten 1960er und dann der 1970er Jahre Argumente lieferte, erscheint zunächst als Artikelserie in ‚Christ und Welt'.[438] Die Printmedien sind in den 1960er Jahren noch Wohnzimmermedien: Bücher, Zeitschriften und Zeitungen sind noch ein selbstverständlicher Teil des Lebensalltags. Die Werbung spiegelt das. Wilhelm Hehlmanns ‚Wörterbuch der Psychologie' aus dem Jahr 1965 hat unter ‚Medien' ebenso wenig einen Eintrag wie das ‚Wörterbuch der Soziologie' von 1969. – Ende der 1960er Jahre profilieren sich Publikumsverlage in technischer und gar nicht so indirekt erotischer Hobby-Kultur. Der unvoreingenommene Kamerablick holt auch diesen Interessenbereich zunehmend aus der Schmuddelecke und in die Wohnzimmer.

Aber auch die Landschaftsfotografie und -dokumentation findet ihr Massenpublikum: fotografisch veredelte Heimaten hören auf, Provinz zu sein: ein wesentlicher Aspekt der Medienkonsumgesellschaft. In die Schrankwand gehört der Edelbildband.

Neues erobert den Regalraum: Mit dem Jahr 1970 beginnt der Siegeszug der Fantasy-Kultur in Form von J.R.R. Tolkiens ‚Herr der Ringe': das monumentale Opus wird für die narrative

438 Zum Kontext Rolf-Ulrich Kunze, Die Studienstiftung des deutschen Volkes, 1925 bis heute. Zur Geschichte der ‚Hochbegabten'-Förderung in Deutschland, Berlin 2001, S. 212f.





Abbildungen 219c und d

Pfadabhängigkeit der 1970er Jahre unverzichtbar werden – und beginnt als diese Geschichte als konventionelles Medienkonsumgut. Wenn die späte westdeutsche Konsumwelt nach den 1960er Jahren einen (käuflichen) Mythos neben dem der (Auto-)Mobilität akzeptierte, war es der von Bilbo Beutlins Odyssee.

Wohnen mit Büchern: die 1960er Jahre sind das Jahrzehnt der vielbändigen, illustrierten Populärnachschlagewerke nach dem Vorbild aus den USA. Wie man sehen kann, dominiert das Naturwissenschaftlich-Technische.

Gesundheit zum Nachschlagen: immer auch ein Appell an subkutane Krankheitsängste. Das Rauchen beim Nachlesen im Gesundheitswerk ist noch ein so selbstverständlicher Teil des Habitus, das es nicht als Widerspruch empfunden wird. Zigarettenrauch ist kein Wohn-, sondern ein Kulturgift. Rauchen ist in den 1960er Jahren ein selbstverständliches Attribut des gehobenen Konsums und der kultivierten Häuslichkeit: „leicht und herzhaft“ (Abbildung 221a).

Die Verfügbarmachung von hilfreichem Wissen der Gutenberggalaxie ist ein Grundzug des Jahrzehnts. Die Form ist in der Regel erzählend. Das beste Beispiel ist Bernhard Grizmeks monumentales ‚Tierleben', erschienen bei Kindler zwischen 1967 und 1972.[439]

439 Bernhard Grizmek, Grizmeks Tierleben, 13 Bde., Zürich 1972.





Abbildungen 220a und b

Rauchen ist Ausdruck von Kultiviertheit: „... ein vollkommener Genuß", gleichzeitig „im Rauch nikotinarm".

Klar verteilte Genderrollen: der aktiv rauchende Gentleman, die passivrauchende prospektive Gemahlin. Wie man allerdings beim Spielen eines Seiteninstruments rauchen kann, bleibt dunkel.

Am Ende der 1960er Jahre steht die massenhafte Verbreitung nicht eines, sondern *des* Möbelstücks der Zeit, das die Wohn-, Familien-, Konsum- und Freizeitgewohnheiten nachhaltiger umcodieren wird als alle anderen Veränderungen im häuslichen Bereich: des Fernsehers in der Form des Farbfernsehers. Er wird vor allem dem Wohnzimmer als dem prädestinierten Fernsehzimmer zu neuer Bedeutung verhelfen, aber auch in andere Wohnbereiche vordringen. Am Anfang ging es noch hochtechnoid um ‚Farbtreue'.



Abbildung 220c



Abbildung 221a





Abbildungen 221b und c

Wie man in der Grundig-Werbung sieht: Fernsehen „ist allein das echte Leben“. Reality follows function.





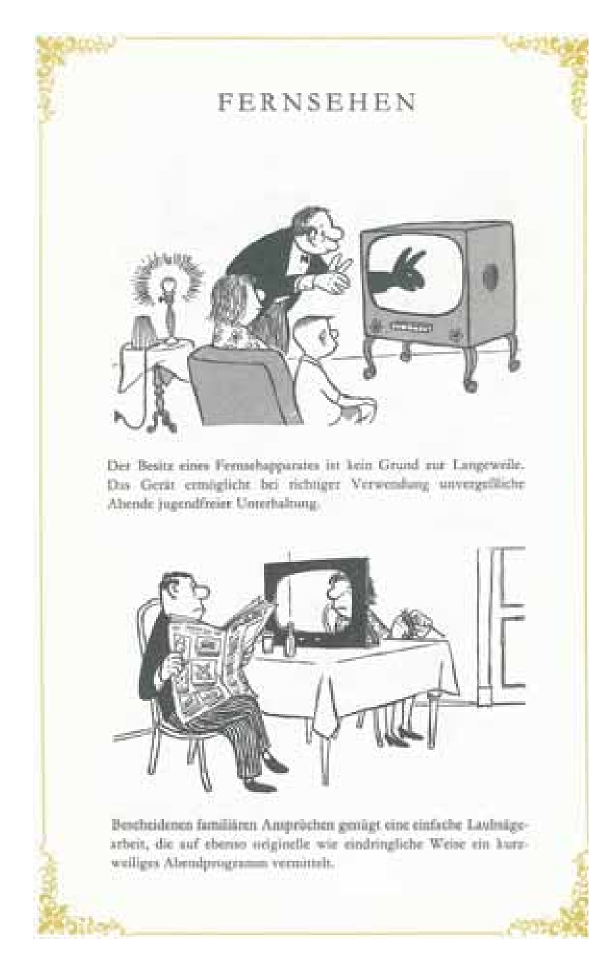
Abbildungen 222a und b

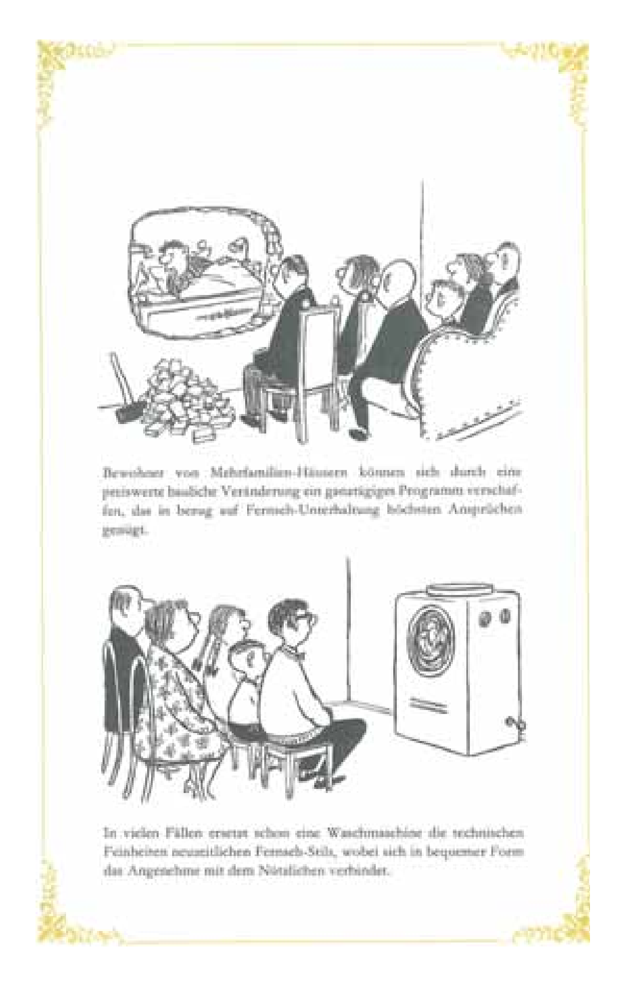


Abbildungen 222c und d



Wie nahe er dem späterem Reality-TV kam, das konnte Loriot in seinem ‚Ratgeber' aus dem Jahr 1968 nicht ahnen: Vor allem die häusliche Kleiderordnung der deutschen Knollennasen wird sich verändern, und ‚jugendfrei' will die Realität in Permanenz auch nicht sein.





Abbildungen 223a und b

Postkartenperspektiven der 1960er Jahre

Langeoog

> Sommerferien an der See! Begriff wohl irgend jemand weit und breit, was für ein Glück das bedeutete?[440]

Die Insel

Abbildung 224



Bildpostkarten zeigen, was man so selbst nicht sieht, aber doch erlebt.[441] Sie haben und prägen einen Blick auf die Dinge, der mit eigenem Erleben zu tun hat. Als Massenprodukt tragen sie

440 Thomas Mann, Buddenbrooks. Verfall einer Familie, in: ders., GW in dreizehn Bänden, Bd. I, Frankfurt am Main 1990, S. 629.

441 Vgl. z.B. für Langeoog bis etwa zum Zweiten Weltkrieg die Sammlung Habbo Tongers, Grüsse aus Langeoog. 100 Ansichtskarten von anno dazumal, Borkum 1982.

dazu bei, ein bestimmtes Bild von einem Ort und seinen Besonderheiten zu etablieren und immer wieder zu bestätigen. Sie erzeugen Bildroutinen und Erwartungshaltungen auch und gerade bei denen, die noch nie dort waren, aber auch bei denen, die häufiger dort sind. Sie haben die Funktion eines normativen Erinnerungsträgers.[442] Bildpostkarten sind ein Medium der Repräsentation: „Repräsentation (...), Vergegenwärtigung, Vertretung, Darstellung; in der Psychologie seit Schopenhauer und besonders seit Wilhelm Wundt vielfach angewandter Hilfsbegriff, um sich das Wesen der Vorstellung zu verdeutlichen; man bezeichnet die Vorstellung als Repräsentation, als Sichvergegenwärtigen vom nichtgegenwärtig Gegebenen."[443]

In viel höherem Maß, als das den meisten Sendern und Empfängern von Postkarten bewusst sein dürfte, ist Technik – vor allem Verkehrstechnik – ein selbstverständlicher Bestandteil von Bildpostkarten. Das ist naheliegend, weil diese in der Regel mit dem Reisen zu tun haben und die Dokumentation des Reisens ihren eigenen Reiz besitzt. Die reiseermöglichende Mobilitätstechnik wird dabei gleichsam zum Teil eines Rituals, das die Bildpostkarte als Quelle spiegelt. Bei dem Urlaub auf einer Nordseeinsel, konkreter auf Langeoog,[444] ist das besonders deutlich, weil mehrere Verkehrstechniken ineinandergreifen und ein mehrfach gestuftes Reiseerlebnis bei der Hin- und Rückfahrt erzeugen. Auf die Anreise mit der Bahn oder dem Auto bis zum Fährhafen Bensersiel folgt die kurze Schiffspassage mit der Schifffahrt der Inselgemeinde Langeoog. Im Hafen Langeoog wartet die Schmalspurinselbahn mit ihren bunten Waggons auf dem Anleger und bringt die Urlauber mit ungewohnter, schaukelnder Schmalspurlangsamkeit durch die Meeden und Polder des Inselinneren zum Inselbahnhof. Von dort aus kann man zu seiner Unterkunft gepäckbeladen laufen oder ein Pferdekutschentaxi nehmen, da die Insel traditionell autofrei ist. Auch in den hier als Referenzzeit gewählten 1960er Jahren gehörte ein Reisetag mit einer solchen Vielfalt von benutzten Verkehrsmitteln nicht zum Alltag, sondern war durch deren Eigenzeitlichkeit etwas besonderes.

Jeder Reiseschritt der Hin- und Rückreise mit diversen Verkehrsmitteln hat seine eigene Emotionalität und Blickrichtung: die Kette der immer küstennäher liegenden Ortschaften Ostfrieslands, durch die man in Erwartung des Ziels fährt; sehr unterschiedlich gesehen aus dem Zugfenster bis Esens/Ostfrsld. oder durch die Windschutzscheibe (Fahrer und Beifahrer) oder das Autoseitenfenster (Kinder), der erste Blick auf das Wattenmeer in Bensersiel und die am

442 Silvia Serena Tschopp, Bild als Quelle. Der ‚iconic turn', in: dies., Wolfgang J. Weber, Grundfragen der Kulturgeschichte, Darmstadt 2007, S. 99-111.

443 Heinrich Schmidt, Philosophisches Wörterbuch, Stuttgart [22]1991, S. 615f., s. v. ‚Repräsentation'.

444 Zur Inselgeschichte bis Ende des 19. Jahrhunderts, also bis zu den Anfängen des Seebades, vgl. Johann Tongers, Unser Langeoog wie es wurde, [Langeoog] 1961.

Anleger wartende Langeoog I oder II bei ganz unterschiedlichem Wetter; die erhöhte Aussicht auf den Tiedenstand der Wattensee vom Schiffsdeck aus, oder, bei schlechtem Wetter, der nietengerahmte Blick durch die salzverkrusteten Seitenfenster des kleinen Fahrgastschiffs; das Zurücktreten des Festlands und Näherkommen der Insel mit ihrem Wahrzeichen, dem Wasserturm; die Einfahrt in den Hafen und die Perspektive des Anlegers mit dem Inselbahnzug; die flimmernde Hitze, lastende Schwüle oder prasselnden Regenschauer über den Wiesen und dem Inselwäldchen; die links der eingleisigen Stecke liegenden ersten Häuser des Ortes, der rechts liegende kleine Sportflugplatz, der Lokschuppen, schließlich der klinkerrote Inselbahnhof: dann eigentlich erst ist man da, aber noch nicht wirklich angekommen. Der Mensch des automobilen Zeitalters ist gewöhnt, mit dem Öffnen der Autotür am Zielort sein Reiseziel erreicht zu haben und glaubt fest an die Lebenslüge des späten Automobilismus, dies nach Belieben auto-mobil gestaltet zu haben; versetzte Reiseschritte mit unterschiedlichen, die Zeitwahrnehmung relativierenden Geschwindigkeiten ohne die Illusion der autonomen Selbststeuerung der eigenen Reisezeit vermittels der ‚Renn-Reise-Identitätsmaschine' Auto sind für ihn ungewöhnlich. Reise- und Erlebniszeit treten auseinander – der ‚Zauberberg' lässt grüßen. Die Ferien-, insbesondere die Inselzeit folgt ihren eigenen Regeln:

> Es gibt auf Erden eine Lebenslage, gibt landschaftliche Umstände (wenn man von ‚Landschaft' sprechen darf in dem uns vorschwebenden Falle), unter denen eine solche Verwirrung und Verwischung der zeitlich-räumlichen Distanzen bis zur schwindligen Einerleiheit gewissermaßen von Natur und Rechtes wegen statthat, so daß denn ein Untertauchen in ihrem Zauber für Ferienstunden allenfalls als statthaft gelten möge. Wir meinen den Strandspaziergang am Meeresstrande (...). Wir vertrauen, daß auch Erfahrung und Erinnerung des Lesers uns nicht im Stiche lassen werden, wenn wir auf dies wundersame Verlorenheit Bezug nehmen. Du gehst und gehst ... du wirst von solchem Gange niemals zu rechter Zeit nach Hause zurückkehren, denn du bist der Zeit und sie ist dir abhanden gekommen. O Meer, wir sitzen erzählend fern von dir, wir wenden dir unsere Gedanken, unsre Liebe zu, ausdrücklich und laut anrufungsweise sollst du in unserer Erzählung gegenwärtig sein, wie du es im stillen immer warst und bist und sein wirst ... Sausende Öde, blaß hellgrau überspannt, voll herber Feuchte, von der ein Salzgeschmack auf unseren Lippen haftet.[445]

Das Ankommen im Außeralltäglichen, Außerzeitlichen zieht sich – deshalb ja – hin: Es gibt gerade für denjenigen, der schon oft auf der Insel war, das Wiedersehen mit Vertrautem; in der Regel nach einem Jahr Lebenszeit. Allerdings ist der Eindruck eher der, man sei gar nicht weg gewesen, oder jedenfalls kein ganzes Jahr, und nun zum eigentlichen Leben zurückgekehrt, das jedenfalls für drei bis vier zuerst unendlich lang, sehr schnell aber unendlich kurz erscheinende

445 Thomas Mann, Der Zauberberg, in: ders., GW in dreizehn Bänden, Bd. III, Frankfurt am Main 1990, S. 755f.; die ‚Theorie' der Ferienzeit bietet bereits das Kapitel ‚Exkurs über den Zeitsinn', S. 145-149, hier 148.

Wochen in vertrauten Bahnen abläuft – so erlebt Hanno Buddenbrook alljährlich Travemünde.[446] Die Bildpostkarten erinnern an Orte, mit denen sich alljährlich-rituell bestimmte Gefühle verbinden: in dem kleinen Inselort mit seinen bescheidenen Attraktionen und immer wieder am Strand, dem eigentlichen Wesenskern jeder Nordseeinsel: „Und doch war das klügste stets, zur See zurückzukehren (...).“[447] Und sie erinnern mit ihren beliebten Motiven von An- und Abreise auch an den alljährlich unvermeidbaren Trennungsschmerz schon lange vor der eigentlichen Heimreise, der sich kaum durch den Hinweis auf die Wiederkehr der Ferienzeit, den Jahrescharakter des Rituals, bekämpfen lässt: „‚Nächst's Jahr wieder, Hannochen', sagte Ida Jungmann mit tiefer Stimme; aber dieser Zuspruch hatte nur gefehlt, um sein Kinn in zitternde Bewegung zu setzen und die Tränen unter seinen langen Wimpern hervorquellen zu lassen.“[448] Die Postkarten erlauben einen Einblick in die eigenartige emotionale Dramaturgie des Nordseeinselurlaubs.

Vogelperspektiven

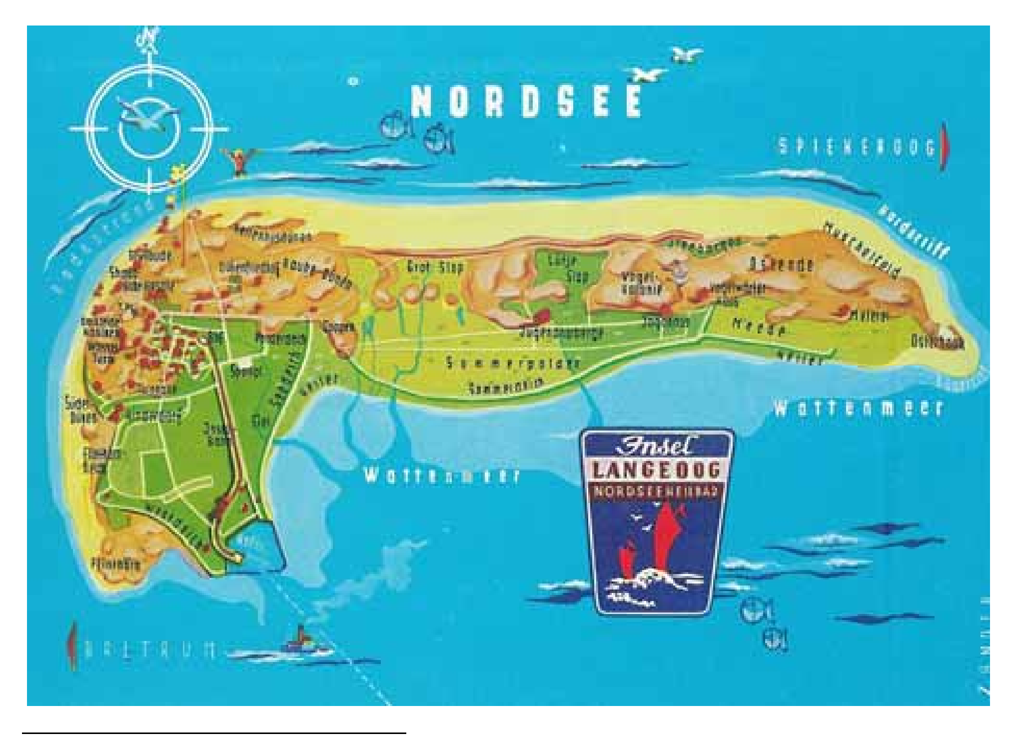


Abbildung 225

446 Th. Mann, Buddenbrooks, S. 629-639; zu Thomas Manns lebenslangem Travemünde-Bezug grundlegend Volker Hage, Eine Liebe fürs Leben. Thomas Mann und Travemünde, Hamburg 1993.

447 Th. Mann, Buddenbrooks, S. 633.

448 Ebd., S. 636.

Abbildung 226



So kann man die Insel[449] unter keinen Umständen sehen: als Lageplan mit dekorativen Comicelementen von ganz oben. Aber der Wiedererkennungswert des Produkts ist schon durch die logo-artige, vom Marketingexperten nicht schöner zu wünschende L-Form der Insel hoch. Zwar fehlt ein Maßstab, aber klar ist: die Verhältnisse sind überschaubar. Das Schienennetz von Lummerland ist weitaus komplexer als die kurze Verbindung vom Anleger zum Inselbahnhof, der hier noch deutlich am östlichen Dorfrand liegt. Wie bei allen Nordseeinseln gibt es die drei großen Landschaftszonen auf der Wattseite die seedeichgeschützten Polder, auf der Seeseite Dünengürtel und Strand, wobei der Badestrand sich von West nach Ost – um den Ort hinter den Dünen zieht. Der schönste, breiteste Strand liegt im Osten der Insel, aber dort gibt es, abgesehen von der Jugendherberge, der Vogelkolonie und der Meierei, keine Infrastruktur für die Inselgäste, so dass sich das touristische Leben im Westteil der Insel konzentriert. Hier sind die Pensionen, Ferienheime und Läden konzentriert, die dem Bedarf einer Familienferieninsel, nicht dem eines Seebades ‚von Welt', entsprechen. Die wenigen eingezeichneten Straßen und Wege sind die wesentlichen Strecken des Fußgängers und Radfahrers, der allerdings in den 1960er Jahren noch nicht so endemisch auftritt wie seit den 1970ern. Es dauert zwar seine Zeit, aber diese Insel ist zu Fuß durchaus zu umrunden. Das Joggen am Strand heißt in den 1960er Jahren noch Dauerlauf, Windsurfen ist noch unbekannt.

So können diejenigen die Insel sehen, die NATO-Jetpiloten sind oder einen zivilen Rundflug z. B. vom Sportflugplatz Langeoog aus buchen. Mit dem Urlaubserlebnis knapp über Normalnull hat dieser Pilotenblick allerdings wenig zu tun. Er nimmt das Ganze in den Blick und macht Langeoog zu einer der sieben ostfriesischen Inseln zwischen Baltrum und Spiekeroog.

449 Einige ausgewählte Daten zur Inselgeschichte: http://www.langeoog.de/de/standard.htm?nid=49.

Dass sich hinter der aus der Luft unmotiviert wirkenden Geländeformation zwischen dem Hafen im Osten und dem Dorf im Westen die überwucherten Reste eines nie ganz fertiggestellten, nach 1945 von den Besatzungstruppen gesprengten Flugplatzes aus der NS-Zeit verbergen, ist aus dieser Höhe ebensowenig erkennbar wie die Höhe der Dünen zur Seeseite hin. Vollkommen anders als am Boden wirken die Lichtverhältnisse, da sich der Schattenwurf der Wolken gut verfolgen lässt, der Anteil an Meeresblau viel höher ist als beim Horizontblick am Stand und auf den Dünen und die gerade für den Strandblick typische Höhe des Himmels über dem Wasser fehlt – mit anderen Worten: alles eigentlich Nordseeinseltypische. Nur wer genau hinsieht, wird die langgezogene Schaumkronen der brechenden Wellen ausmachen, die man in dieser Länge auf der Insel auch nicht erkennen kann. Das Charakteristische der Siedlung geht verloren: ihre Anlage entlang zweier langer Straßen, der Haupt- und Barkhausenstraße, die unterhalb des Wasserturms aufeinandertreffen, der rote Klinker als beherrschendes Baumaterial für Wege und Häuser, selbst die beherrschenden Gebäude wie die Inselkirche und das Inselhospiz des Klosters Loccum, damals am Nordostrand des Dorfs sind nur Teil des Bodenreliefs. Die Insel wirkt leer; dabei ist gerade in der Hochsaison das Gegenteil der den Gesamteindruck prägende Fall, wenn sich der Badestrand in eine dicht-, ja überbevölkerte Strandkorb-Schrebergartensiedlung verwandelt, die Straßen des Dorfs und der Dünenpanoramaweg an den Wochenenden schwarz von ‚Eintagsfliegen' vom Festland ist. Vor allem fehlen die charakteristischen Gerüche und Geräusche: das Bade- und Strandhintergrundgeräusch, die Mischung der nordseebadbedingt reizgesättigten Luft mit Sonnencreme.

Insellagen oder Wer ist ein Langeooger?

An dem in dieser Form 1952 an der Stelle von Vorläufern fertiggestellten, mittlerweile einer vollständigen Neugestaltung dieses Hafenteils gewichenen Anleger treffen die beiden inseltypischen Verkehrsformen aufeinander: die Fahrgastschiffe der Inselgemeinde, die Langeoog mit dem Festlandfährhafen Bensersiel verbinden, und die 1000-mm-Schmalspur Inselbahn, die damals noch vollständig auf den Anleger fährt.[450] Sie war und ist ein bunter Blickfang und besonderer Sympathieträger der Insel, hier vor der Triebwagenzeit noch in der Form des echten Zuges mit Schöma-Köf-Diesellok, Plattformwagen mit dem Schriftzug ‚Inselbahn Langeoog'

450 Detailliert zur Geschichte von Inselbahn und Inselschifffahrt Ulrich Uplegger, Langeoog. Inselbahn und Inselschiffahrt. Geschichte, allgemeine Daten, Fahrzeuge, Beförderungszahlen, Gleispläne, Wiesbaden [Selbstdruck] 1981; vgl. auch mit Bebilderung http://www.inselbahn.de/index.php?nav=1000006.

Abbildung 227



und einem gelben Gepäckwagen. Der Kurzzeit-Schiffspassagier betritt den Anleger über einfache, begitterte Schiebebrücken je nach Tiedenstand ‚bergauf' bzw. ‚bergab' und wird in wenigen Schritten zum Fahrgast. Größeres Gepäck wird von Bediensteten von Hand im Gepäckwagen verstaut. Die Größe des Fahrgastschiffes und die Länge des Zuges lassen Rückschlüsse auf die nach heutigen Maßstäben durchaus beschränkten Transportkapazitäten zu, die schon den in der zweiten Hälfte der 1960er Jahren zu kumulativen Modernisierungsschritten auf allen Ebenen führten: bei den Schiffen, dem rollenden Material, schließlich beim Anleger selbst. Hinter diesen für jeden Urlauber sichtbaren Veränderungen steckten noch tiefgreifendere strukturelle wasser- und schiffbautechnische Veränderungen in der Qualität der Fahrrinne und Fahrplanfähigkeit der immer größer werdenden Schiffe. Die heutige, in den 1980er Jahren komplettierte Hafenanlage mit Hubbrücken für die neue Schiffsflotte und einem kleinen Hafenbahnhof vor dem eigentlichen Anleger hat mit der Situation der 1960er Jahre, die im Kern Schiffs- und Eisenbahntechnik der 1920er und 1930er Jahre zeigt, trotz des Retro-Looks des neuen Inselbahn(wende-!)zuges der 1990er Jahre nichts mehr zu tun.

Noch einmal die klassische Anlegerperspektive, die in Schwarz-Weiß vollends aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu kommen scheint. Die Dynamik der auf Eisenbahn- und Bahnhofspostkartenmotiven beliebten Ankündigung passt so gar nicht zu der behäbigen Ruhe des Ensembles, macht aber die Inselbahn symbolisch zum Netzbestandteil der großen Normalspurschwester auf dem Festland, mit deren FD man allerdings noch nicht einmal nach Bensersiel kommt. Die Szene könnte von einem Modellbahnfreund nicht authentischer erfunden worden sein: eine Weiche, zwei Gleise auf dem recht kurzen Anleger, im Hintergrund ein Kran, ansonsten viel maritime Atmosphäre mit einfachen Mitteln. – Der Ortsvertraute ergänzt, was der



Abbildung 228

Fahrgast aus den Fenstern des kleinen Zuges sehen kann. Aus den Fenstern der dem Betrachter zugewandten Seite blickt er auf einen Teil der Hafenbefestigung und des Hafendeichs, hinter der sich ein kleines Wäldchen unter dem Wind duckt. Aus den Festern der dem Betrachter abgewandten Seite sieht er das Hafenbecken mit der Anlegestelle für die Segelboote, im Hintergrund die Hafenmauer zum Wattenmeer. Schon in den 1960er Jahren sind die Holzklasse-Plattformwaggons der Inselbahn angesichts des autobedingten Sterbens der nordwest-, west- und südwestdeutschen Schmalspurnetze ein technikgeschichtliches Erlebnis, umfängt den andere Geschwindigkeiten und Effizienzmaßstäbe gewöhnten Fahrgast der charakteristische, aus Eisen, Holz, Öl und der Benutzung durch ungezählte Urlaubergenerationen geprägte Eigengeruch einer anderen Mobilitätsepoche. Mit dem Pochen des Schöma-Diesels beginnt die letzte Etappe des Wegs in den Urlaub, und mit einer kaum mehr vollstellbaren Langsamkeit schiebt sich der kurze Zug quietschend wie eine Straßenbahn auf die nur 2,6 Kilometer lange Strecke Richtung Dorf. Die Generationalität dieses Erlebnisses in den 1960er Jahren ist interessant: für die Älteren, vor dem Ersten Weltkrieg Geborenen, weckt das möglicherweise Erinnerungen. Auch die mittleren Generationskohorten können noch ein Schmalspurgedächtnis haben. Für die Kinder und Jugendlichen einer automobilen Mittelstandsgesellschaft ist es ein eigenzeitliches Abenteuer außerhalb ihrer Alltagserfahrung.

Erste Modernisierungsschritte bei den Fahrzeugen der Inselbahn:[451] der Triebwagen als Retter der Klein- und Nebenbahnen hat die Insel erreicht – und den Wagenzug, der allerdings immer noch immer mit der Schöma-Köf im Einsatz ist, ein Stück musealer gemacht. VT 2 ist ein 1950 bei Talbot gebauter, 1966 von der Ruhr-Lippe-Eisenbahn übernommener, typischer Vertreter seiner Klasse: ein 6-Zylinder-Deutz-Dieselmotor befördert Fahrgäste auf 48 Sitz- und

451 Vgl. auch http://www.schiffahrt-langeoog.de/.

Abbildung 229



65 Stehplätzen. Er ist, was an kühlen Frühjahrs- oder Herbsttagen als äußerst wohltuend zu Buche schlägt, mit einer Webasto-Heizung versehen.[452] Die dem zeitgenössischen Empfinden nähere Anmutung zeigt sich u.a. an den omnibusartigen Falttüren. Vor allem aber bietet er gegenüber dem traditionellen Zug einen Vorteil: Wenn man Glück hat und der Touristenandrang einen nicht in das Innere des Fahrgastraums schiebt, teilt man den Lokführerblick auf die freie eingleisige Strecke – ein unerhörtes Privileg. Noch hat sich der gelbe Gepäckwagen erhalten, der zum Triebwagenzug gehört. Das Gepäckmanagement ist von der flughafenähnlichen Checkpoint-Logistik späterer Zeiten und ihrer rigiden Trennung von Fahrgast mit Hand- und aufgabepflichtigem Reisegepäck noch weit entfernt. Regelmäßig ist der Einstiegsbereich des VT und der anderen Wagen mit Bergen von Gepäck, darunter noch echte Segeltuchsäcke, zugestellt, an dem vorbei weniger durchsetzungsstarke Mitreisende ihren Weg zum Stehplatz suchen, nicht finden und dann vom zusätzlich verkehrenden alten Zug aufgenommen werden. Auf dem schmalen Anleger stehen Urlauber, die der Ankunft und Abreise zusehen, schieben sich weitgereiste Familien aus Süddeutschland, väterlichen Richtungskommandos folgend und aufgrund ihrer exotischen Dialekte unüberhörbar, am Zug vorbei, um möglichst weit vorn einen Platz zu finden: Fremde, wie der weniger weit angereiste empfindet und mit Wohlgefallen auf eine niedersächsische Flagge am Baggerschiff sieht.

Eisgang im Hafen, Schnee auf dem wellenbrechenden Gestein vor dem Hafendeich und ein saisonal stark verkürzter Triebwagenzug, in dem der gelbe Gepäckwaggon aber nicht fehlt: kein Bild, das den Sommerurlaubern vertraut ist. Eine Postkartenszene vereint alle Gegensätze zum sommerlichen Langeoog: es wirkt menschenleer, die Schiffe werden fast ausschließlich von

452 U. Uplegger, Langeoog, S. 14.

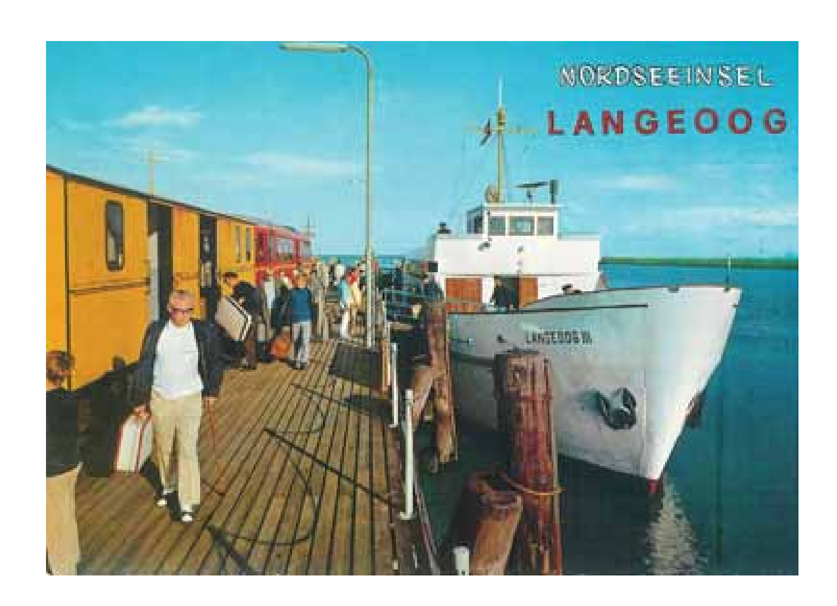


Abbildung 230

pendelnden Insulanern genutzt, knackendes Eis liegt über dem Wattenmeer und am Strand, der Himmel ist frostig wolkenlos, in den Dünen erzeugt jeder Windhauch ein eigenartiges Geräusch in der gefrorenen Vegetation, die nordseeliche Akustik hat sich unter Minusgraden verändert: die leeren Wiesen und Polder wirken stiller, die See ist an den sturmfreien Osteuropahoch-Tagen wie schallgedämpft. Auch Nordweststurmtage im November oder Februar, den Sturmflutmonaten, wenn der Himmel grünlich-braun über der Insel leuchtet und die großen Ab- und Einbrüche im Dünengürtel erfolgen, gehören kaum zum Erfahrungsschatz der Sommergäste, die ihre Insel kaum wiedererkennen würden. Dort, wo im Winterhalbjahr die Brandung am Dünensaum leckt, liegt in jedem Sommer der Holzlattenweg und erzeugt eine Illusion der Beständigkeit, die nur dem Festlandbewohner eigen ist. Der wundert sich vielleicht, wenn ein Teil des Dünenpanoramawegs im nächsten Jahr einfach verschwunden oder verlegt ist. Die einfache Verkehrstechnik der Insel – Inselbahn, Pferdekarren, später die als Substitut für die nicht zugelassenen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor eingeführten Elektrokarren – trägt auf ihre Weise zu dem Eindruck leichter Beherrschbarkeit der Lebensverhältnisse unter dem Wind und knapp über dem Wasserspiegel bei. Auf diese Weise gerät sowohl die Anfälligkeit dieser Siedlungsform gegenüber der Naturgewalt als auch die Kompliziertheit ihrer technischen Voraussetzungen leicht aus dem Blick. Der Urlauber erwartet selbstverständlich ein Funktionieren nicht nur der Verkehrsinfrastruktur, sondern auch der Energie-, Kommunikations- und Warenaustauschnetze. Dies alles ist auf einer Insel aber stets ein Problem, und die jeweiligen Lösungen sind zum Teil höchst zeitabhängig.

Die Ankunftssituation am Anleger in den 1960er Jahren. Man kann ahnen, warum bisweilen nach dem Anlegen des Schiffes eine halbe Stunde vergeht, bis sich der Inselbahnzug in Be-

Abbildung 231



wegung setzt. Was sind die zeitgenössischen Alternativen? Während auf einigen ostfriesischen Inseln, abgesehen vom größeren und motorisierten Norderney, traditionell eine Schmalspurbahn den Transfer vom Hafen in den Ort übernimmt, verkehrte auf dem niederländischen, allerdings sehr viel größeren Terschelling 1922 der erste Motorbus zwischen dem Hauptort West-Terschelling und den Dörfern im Osten der Insel.[453] Borkum betreibt ein 900-mm-Netz; auf Juist wurde der Betrieb der 1000-mm-Strecke 1982, der nicht-öffentlichen Transportinselbahn auf Baltrum 1985 eingestellt. Spiekeroog beendete 1981 seinen 1000-mm-Betrieb. Auf Wangerooge liegt die Regie des 1000-mm-Netzes schon seit jeher bei der Staatsbahn, heute also bei der DB AG.[454] Das Festhalten an der Inselbahn auf Langeoog kann man unterschiedlich bewerten. Verschiedene Faktoren, darunter der sanfte Druck der Tradition und unterschiedliche Auffassungen von der Plan- und Steuerbarkeit der Touristenbewirtschaftung, spielen dabei eine Rolle: Die Investitionskosten für die Modernisierung der Schmalspurstrecke und der Bahnbauten sind geringer als die entstehenden Kosten für ein bus- eventuell sogar LKW-gerechtes Straßennetz. Die Bahntrasse braucht weniger Platz als eine Straße. Busse und LKWs auf der Insel machen den Ankauf neuer Schiffe und die bauliche Anpassung der Hafenanlagen in Bensersiel und auf Langeoog erforderlich. Mehr Mobilität mit Bus und LKW bedeutet auch mehr Konkurrenz auf dem kleinen Markt der Insel: nicht beim Transport, sondern auch bei der Warenbelieferung der Hotels, Pensionen, Gaststätten und Läden. Die ‚große Lösung' bei Schiffen und Häfen kam dann doch als Reaktion auf die wachsenden Besucherströme trotz des Festhaltens an der Inselbahn: also keine *splendid isolation*.

---

453 Bauke Boomstra, Piet Lautenbach, Reisgids voor Terschelling, Terschelling o. J., S. 166.

454 Auführlich dazu: http://www.inselbahn.de/index.php?nav=1000006.



Abbildung 232

Flut im Langeooger Hafen: am Anleger die 1971 bei Gebr. Schlömer, Oldersum, gebaute Langeoog II, die bis zur Anschaffung der neuen Großfährschiffe für 800 Personen 1979 im Einsatz ist. Schon die Langeoog II zeigt den Trend in der Fahrgastbeförderung an: sie ist für 450 Personen zugelassen.[455] 1976 wird die Fahrrinne nach Bensersiel tiedefrei ausgebaggert, eine Voraussetzung für die Großmodernisierung der Hafenanlagen. Die Zahlen der Personen- und Güterbeförderung mit ihrem ständigen Wachstumstrend seit 1946 scheinen diese Entwicklung zu erzwingen.[456] Was sie nicht zeigen, sind die Paradigmenwechsel z.B. in der Bebauungs- und Kuranlagenpolitik auf der Insel, die diese Wachstumsentwicklung z.T. stimuliert, z.T. auf sie reagiert haben. Die Verkehrsinfrastruktur einer Nordseeinsel ist das Nadelöhr aller Modernisierungs- und Imagewandelkonzepte. In den 1960er Jahren werden die Erfahrungen mit einem stetig wachsenden Urlauberstrom auf die Familienferieninsel mit ihrer hohen Zahl an Erholungsheimen in öffentlicher, halböffentlicher oder kirchlicher Trägerschaft gemacht. Langeoog akzentuiert sein Angebot als Nordseeheilbad und experimentiert mit einer vorsichtigen Liberalisierung der ansonsten restriktiven Bebauungspraxis – mit ästhetisch teilweise verheerenden Folgen. Vor diesem Hintergrund wird dann in den 1970er Jahren die Grundsatzentscheidung für ein neues Konzept im Bereich Schiff-Schiene getroffen, bei der die Veränderungen der Urlaubsgewohnheiten und -ansprüche seither eine Rolle spielen. Auch auf Langeoog soll jetzt der Komfort in Hotels und Ferienwohnungen möglich sein, den andere Reiseregionen innerhalb und außerhalb Deutschlands längst zu bieten haben. Andere Ziel- und Altersgruppen sollen im Kampf gegen den saisonalen Trend angesprochen werden – aber in diesem Wettbewerb haben

455 U. Uplegger, Langeoog, S. 52.

456 Ebd., S. 55.

Abbildung 234



andere Anbieter bessere Chancen, deren Gesamtlogistik nicht von mehrfachen, langsamen und teuren Umladevorgängen abhängig ist.

Sonnenaufgang über dem Langeooger Hafen: So früh müssen Urlauber nicht aufstehen, andere hingegen schon. Mit der Schifffahrt der Inselgemeinde pendeln Arbeitnehmer ans Festland und zurück, wird ein beträchtlicher Warenstrom in Fluss gehalten, der für die Versorgung der Gäste erforderlich ist. Nicht wenige Langeooger Schüler weiterführender Schulen und Berufsschüler verbringen oft die ganze Woche am Festland oder wohnen fest bei Verwandten. Das ist nicht nur wenig idyllisch, sondern trägt zur Abhängigkeit vom saisonalen touristischen Komplex bei, dem nur entkommt, wer für mehr und bessere Bildung ans Festland geht.



Abbildung 233



Abbildung 235

Neuere und alte Technik am Anleger: VT 1, gebaut bei Talbot 1955, seit 1961 auf Langeoog,[457] und die Langeoog III. 1901 in Hamburg als Dampfschiff gebaut, wurde sie mehrfach umgebaut und kam 1955 nach Langeoog. 1978 wurde sie nach Sylt verkauft.[458]

Der Inselbahnhof, 1937 fertiggestellt, mehrfach umgebaut, 1995 für ein neues Gebäude abgerissen.[459] Trotz der Flaggenständer mit den Fahnen bundesdeutscher Länder ist auch hier erhellend, das Bild in Schwarz-Weiß – Abbildung 237 – zu sehen, um die Zeitlosigkeit des Motivs zu unterstreichen. Der kleine, unmotivierte Park im Vordergrund füllt das Dreieck zwischen dem Ende der Inselbahnstrecke am Bahnsteig links und der Hauptstraße rechts, die dann parallel zur Strecke Richtung Hafen führt. Für Flaneure ist hier die längste Zeit des Tages über nicht allzu viel zu sehen. Bahnhofsmäßige Konsuminfrastruktur gibt es nicht, erst recht keine Bahnhofsbuchhandlung, der Zugtakt ist überschaubar, und das Ritual des Aussteigens, Gepäck-

---

457 U. Uplegger, Langeoog, S. 13.

458 http://www.schiffahrt-langeoog.de/.

459 http://www.schiffahrt-langeoog.de/.

Abbildung 236



sortierens und Sich-Verlaufens zu den Unterkünften geht meist in geordneten Bahnen vor sich. Schon eher sind es die Verabschiedungen, die zu rührenden Szenen werden können: feste, zum Teil bundesländerübergreifende Sommerferiengemeinschaften treten dann am Bahnsteig zu Umarmung, guten Wünschen, Gesang und Taschentuchschwenken an. Überhaupt fördert die Insel den Hang zum öffentlichen und gemeinschaftlichen Singen; ein brustweitendes Bedürfnis, dem das Dünensingen unterhalb des Wasserturms mit dem breiten Repertoire des Wasserkantenhaften, Jugendbewegten, Völkischen, HJ/BDM-tümlichen – genau diese Generationen sind in den 1960er Jahren noch bestens bei Stimme – Form und Regelmäßigkeit verleiht. Aber es ist keine singende Volks-, sondern eine höchst freiwillige Urlaubergemeinschaft auf kurze Zeit, geeint durch den *individual pursuit of happiness*, die am Inselbahnhof ankommt und wieder abfährt. Gerade deshalb, weil die Insel so überschaubar und ihr Urlaubsangebot so einfach zu begreifen ist, kann man hier eines lernen: vieles nicht zu müssen.

Der Blick vom Empfangsgebäude auf den Park und die Hauptstraße in Richtung Dorfmitte, ganz im Hintergrund der Wasserturm. Die Geschichte des Hauses hinter dem Fahnenmast bis in die 1960er Jahre sagt einiges über die Entwicklung der Insel. Eine Postkarte belegt, dass es das Gebäude am 11.3.1901 schon gegeben hat.[460] Das Haus wechselte öfter den Inhaber und wurde 1920 mit dem kriegs- und nachkriegsbedingten Ausbleiben des mittelbürgerlichen Badepublikums zum Erholungsheim eines Essener Schuhfabrikanten. 1932 entstand daraus eine Familien-Pension mit dem Namen ‚Haus Seeruhe'. 1956 wurde die Pension an das Diakonissen-Mutterhaus Münster verkauft und zum Kinderkurheim,[461] was es unter dem Namen Haus

460 H. Tongers, Grüsse aus Langeoog, S. 27.

461 Ebd., S. 28f.



Abbildung 237

Bodelschwingh – benannt nach dem Gründer der Inneren Mission, Friedrich von Bodelschwingh (1831-1910), der 1885 Gast im Inselhospiz des Klosters Loccum[462] war – bis 1980 blieb. Auf die weitere kirchennahe, sozialcaritative Nutzung folgte in den 1990er Jahren die erneute Privatisierung. Diese Haus-Geschichte ist typisch für die Langeooger Variante der Marktwirtschaft, in der korporative und wertgebundene Akteure wie die Kirchen,[463] die Sozialverbände, bestimmte Städte und Schulen eine wichtige Rolle spielen. Das hatte Tradition, denn von 1884 bis 1927 (!) war das Kloster Loccum der Betreiber der Langeooger Seebadeanstalt, wurde 1885 das Inselhospiz errichtet und die Badeverwaltung organisiert. Noch bis zum Verkauf des Bades 1938 an die Gemeinde beharrte das Kloster Loccum auf seiner christlichen und sozialen Definition des Ferienbetriebes: „Der Charakter der Insel Langeoog als ruhiges, solides Seebad des gebildeten Mittelstandes soll erhalten bleiben (...).“[464]

Der Blick vom ‚Haus Bodelschwingh' auf den Platz vor dem Inselbahnhof, in gleißender Sommernachmittagssonne. Hinter dem abgestellten Inselbahnzug am Bahnsteig erkennt man deutlich den Gegensatz zwischen dem Altdorf und der Nachkriegsbebauung: links hinter dem letzten Waggon des Zuges ein altes, niedriges Inselhaus mit Anbauten; im Hintergrund die Siedlungshäuser der 1950er Jahre, die dem Typus des freistehenden Einfamilienhauses folgen, aber ganz anders genutzt werden als am Festland: In der Saison wird jede Kammer bis unter das

462 H. Tongers, Grüsse aus Langeoog, S. 60f.; vgl. http://www.kloster-loccum.de/pages/geschichte_des_klosters/index.html.

463 Ein Beispiel sind die Langeooger Erholungshäuser des Diakonischen Werks Bethanien: http://www.diakonie-bethanien.de/cms.cgi/Arbeitsbereiche/G%C3%A4steh%C3%A4user/Langeoog/Haus%20Bethanien/.

464 Zit. nach ebd., S. 4.

Abbildung 238



Dach vermietet, was zu einer erheblichen Einschränkung der eigentlichen Hausbewohner und/oder zu eigenartigen funktionalen und kommunikativen Symbiosen mit gemeinsamer Bad- und WC-Benutzung führen kann. Von einer eigenen Dusche oder gar Badewanne für den Urlauber ist hier nicht die Rede. Dafür haben die meisten Zimmer ein eigenes Waschbecken. Die unvermeidlichen Regentage werden durch die ungewohnte Enge allerdings zu Herausforderungen: Die soziale, kleinbürgerliche Realität dieser Art von Urlaub ist nicht die eines Bürgerprinzen wie Hanno Buddenbrook, sondern eher die des Travemündener Lotsenkapitäns, in dessen Atmosphäre Tony Buddenbrook mit großem Behagen eintaucht. Der strukturelle sozial- und mentalitätsgeschichtliche Unterschied liegt darin, dass Urlaub in den 1960er Jahren bereits ein Massenphänomen und nicht mehr ein Privileg der Bürgerpatrizier oder des vom Kloster Loccum als Zielgruppe angesprochenen ‚gebildeten Mittelstandes' mehr ist.[465] Der bezahlbare Inselurlaub bringt Menschen ganz unterschiedlicher Herkunft zusammen, bricht mit formativen Traditionen der sozialmoralisch, konfessionell, politisch und regional ‚versäulten' Gesellschaft, schafft soziale Koexistenz und ist insofern eine Art Experimentierfeld für Pluralismus und Diversität. Das Symbol dafür, davon wird noch die Rede sein müssen, ist die Strandburg: das Stück abgegrenzte Selbstbestimmung im großen Ganzen. Dann dürfen selbst die Haare allmählich etwas länger werden und die Bikinis knapper.

Warum diese auffällige Präsenz von Flaggen auf der Insel? Die Langeoog-Fahne weht am Fahnenmast, die Länderflaggen blähen sich in der Brise. Die Westdeutschen sind auf der Suche

465 Vgl. Viggo Graf Blücher, Freizeit, in: Wörterbuch der Soziologie, hg. v. Wilhelm Bernsdorf, Stuttgart 1969, S. 307-309, s. v. ‚Freizeit'; Kaspar Maase, Freizeit, in: Die Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, Bd. 3: Gesellschaft, hg. v. Wolfgang Benz, Frankfurt am Main 1989, S. 345-383, hier 358f.

nach Identität, und sie finden sie in ihren Territorialkörperschaften, die trotz aller Künstlichkeit in manchen Bindestrich-Fällen schnell außerordentliche Bindekräfte entwickeln. Die Bundesrepublik ist eine Gründung der Länder. Schwarz-Rot-Gold gibt es nur als Hoheitszeichen an den Schiffen, ansonsten dominiert die föderalistisch-heraldische Flaggenbuntheit der Löwen, Bären und Burgen. Zum Inselurlaub gehört das Bekenntnis zur Herkunft aus der Region, der Landschaft, der Stadt. Auf der Haupt- und Barkhausenstraße, am Badestrand begegnen sich die Dialekte der Berliner, Westfalen, Schwaben, Hessen, rarer begegnet der Niedersachse den Bayern, denn die haben sehr spät Sommerferien, aber sie gehören auch dazu. Das Nationale ist so in den Hintergrund getreten, dass man den Eindruck haben könnte, man lebe in den elf bzw. zwölf freien, durch ein hohes Maß an wohlstandsbedingter Verwestlichung und verwestlichendem Wohlstand sich ähnlicher gewordenen Provinzen. Provinzialität ist in der hohen ostfriesischen Ferienprovinz kein Makel mehr: West-Deutschland ist die exemplarische *nation of provincials*.[466] Vertreter aller Provinzen sind willkommen. Jeder kann zeigen, woher er kommt. Am Festland bis Bensersiel kann man das noch am Nummernschild erkennen; auf der Insel wird symbolischer Ersatz geschaffen durch die omnipräsente Beflaggung von öffentlichen Plätzen, Pensionen, Ferienheimen und, vor allem, der Strandburgen. Preußen- und Groß-Deutschland haben sich verflüchtigt, geblieben sind die sympathischeren und unbelasteteren Erfindungen der deutschen Länder, ob mit oder ohne Bindestrich. Auf der Postkarte oben wirkt der Inselbahnzug wie eine passende Illustration zur Buntheit des Länderflaggenensembles: in diesem – und in Celia Applegates – Sinn ist Langeoog eine Heimat.

Der Blick von der Düne des Wasserturms auf das Dorf und einige seiner gemäßigten Attraktionen: zu Füßen des Wasserturms, hier gleich links im Vordergrund, die Krebs'sche Buchhandlung, zentrale Station der Gutenberggalaxie auf dem Weg zum Hauptstrand, an dessen Kiosk es nur Zeitschriften und Zeitungen gibt. Unter den Arkaden des Gebäudes dahinter findet sich die Insel-Apotheke mit ihren probaten Mitteln gegen reale und real eingebildete Folgen des Nordsee-Reizklimas. Im hinteren linken Bildteil erkennt man als prominentes Gebäude das 1902 als Strandhotel-Kurhaus erbaute, spätere Hotel Deutsches Haus, hier noch mit Veranden.[467] In der rechten Bildmitte sieht man den Turm der evangelischen Inselkirche. Auffällig im Dorfbild ist das Unregelmäßige, ungeplant Wirkende. Die ortsbildprägenden architektonischen Signaturen stammen in den 1960er Jahren noch aus der Kaiserzeit. Die Neubauten sind

466 Celia Applegate, A nation of provincials. The German idea of Heimat, Berkeley u.a. 1990; Rolf-Ulrich Kunze, Europas Identität und die Geschichte seiner Regionen, in: Liberal. Vierteljahreshefte für Politik und Kultur 47 (2005), S. 49-53.

467 H. Tongers, Langeoog, S. 49.

Abbildung 239



im Vergleich schlicht und unauffällig. Nebengebäude, Anbauten und Verschläge wuchern an den Gebäuderückseiten und in die Dünenausläufer hinein: gestylt und chic ist hier noch nichts. Die Grünflächen in der Straße und vor dem Wasserturm sind vor allem Leerflächen, ein innerdörfliches Nichts, noch vor der Eroberung des öffentlichen Inselraums durch die *corporate-identity*-Straßenmöblierung mit einem Wald von Hinweisschildern, aus den Läden hervorquellendem Strandzubehör aus aufblasbarem Gummi und sich im Wind drehendem, buntem Plastik sowie einer Straßengastronomie im Wortsinn. Obwohl es Sommer ist, scheint das Dorf kaum von Urlaubern bevölkert zu sein – ein kaum vorstellbares Bild für Touristen der 1970er und 1980er Jahre, die diesen Teil des Dorfes nur als Massenbewegungsbild vom und zum Hauptstrand erleben. Hier bedarf es noch keiner Sperrung für den überhandnehmenden Fahrrad-Individualverkehr oder anderer regulierender Eingriffe der Kurverwaltung. Die Urlaubsgesellschaft ist noch weitgehend sich selbst und ihrer Selbststeuerungskompetenz überlassen.

Aufgrund der wie koloriert wirkenden Farbigkeit von Abbildung 239 wirkt der Schwarz-Weiß-Test hier nicht so stark: Man blickt nicht in eine andere Epoche. Wie schon auf dem Farbbild fällt das Fehlen von Werbung auf. Sie wird schon bald das Dorf, das Hauptbad und auch den Strand logo-isieren und zum selbstverständlichen, fast natürlichen Bestandteil des Erscheinungsbilds werden: vor allem Werbung für Sonnencreme-Marken in Fähnchen- und Ballonform, für Farbfilme, auf den Gehweg gestellte, mannshohe Tafeln mit Angeboten und Speisekarten, an den Straßenseiten der Gastronomie die langgezogenen Namensschilder der Lokalitäten, gerahmt von Bier- und Coca-Cola-Logos, am Himmel über der Insel Sportflugzeuge mit gezogenen Werbebannern. Nur die identitätsstiftende Inselbahn bleibt von jeglicher Werbung frei.



Abbildung 240



Abbildung 241

Ein eigenartiger Blick auf das nordwestliche Dorf, wohl im Landeanflug auf den Sportflugplatz: als Urlaubsgruß taugt diese Postkarte kaum, denn was sie zeigt, ist unspektakulär. Der Strand am oberen Bildrand wirkt eng und eingeklemmt zwischen Dünen und der See. Den Wasserturm in der linken Bildmitte kann man übersehen. Dieses Motiv sagt nur denjenigen etwas, die sich auf Langeoog aus- und z.B. das Gebäude der Grundschule vorn rechts, das Zollgebäude, die Post dahinter wiedererkennen und sich gewissermaßen ein Stück Urlaubs Heimaterinnerung kaufen wollen. Gerade bei den langjährigen, jahrzehntelangen Langeoog-Besuchern ist genau das nicht selten: sie definieren sich über ihre zum Teil erstaunlich genaue Kenntnis des Ortes und seiner Besonderheiten und dokumentieren in einer eigentümlichen Form aus Familien- und Ortsbiographie die Entwicklung der Insel. Wenn mit Ernest Renan gesprochen,

Abbildung 242



die Nation „*un plébiscite de tous les jours*“[468] ist, dann gehören sie kraft Willensentschlusses zur Langeooger Nation.[469] Und nicht nur sie: das Langeoog-Erlebnis ist zum Teil intergenerationell, kann also vererbt werden. In Sachen Zugehörigkeit übernahm lange eine von der Kurverwaltung vergebene Anstecknadel mit dem Langeoog-Wappen für jahrzehntelangen Besuch (und jahrzehntelanges Zahlen von Kurtaxe) die Funktion eines Kreuzes der Ehrenlegion. Es ist stilgerecht am Steg der Prinz-Heinrich-Mütze zu tragen.

Eher eine Erinnerung für ehemalige Schülerinnen und Schüler als für Langeoog-Urlauber: die Schulinfrastruktur der Insel.[470] Auch die Insel hat Teil an dem bildungsvermittelten sozioökonomischen Aufstieg der niedersächsischen Küstenregion, der die Abhängigkeit von den regional dominierenden Branchen reduziert. – Im Vordergrund sind die Reste des alten Flugplatzes noch gut erkennbar. Dieser Teil der Insel am Westrand des Dorfes links von diesem Bildausschnitt ist besonders eigenartig. Zwischen den allmählich überwucherten Betonplatten der ehemaligen Start- und Landebahnen entsteht zwischen dem niedrigen Buchwerk eine Art wilder Kleingartensiedlung. Sie macht durch ihr Herauswachsen aus dem alten Flugplatz und ihre völlige Ungeplantheit einen verwunschenen, stehengebliebenen Eindruck.

So dichtbesiedelt wirkt der Strand für den Pilotenblick. Fast kann man sich fragen, wie alle diese Urlauber in dem kleinen Dorf hinter den Dünen unterkommen sollen. Im Osten des Or-

468 Ernest Renan, Que'est-ce que c'est une nation? Paris 1882; ND u. a. Paris 1993; dt. Was ist eine Nation? Und andere politische Schriften, Wien 1995, S. 41-58, 57.

469 Benedict Anderson, Die Erfindung der Nation. Zur Karriere eines folgenreichen Konzepts, Berlin 1998 u. ö. (zuerst engl. 1983); dazu Rolf-Ulrich Kunze, Nation und Nationalismus, Darmstadt 2005, S. 74-81.

470 Zur Schulsituation heute vgl. http://www.inselschule-langeoog.de/.



Abbildung 243



Abbildung 244: Vor den Modernisierungssünden des 20. Jahrhunderts.

tes, hier links, vor dem Inselhospiz, gibt es noch große Baulücken. Dort werden in den 1970er und 1980er Jahre die schlimmsten, irreparablen Bausünden begangen: Es entstehen mehrgeschossige Ferienwohnungskomplexe im Stil des westdeutschen Betonplattenbaus, bei dem konsequenterweise selbst auf das dekorative Zitieren der roten Klinker verzichtet wurde.

Durch diese 1970er Jahresbebauung wird auch der bau- und kulturgeschichtliche Zusammenhang Frieslands endgültig historisiert. Das Friesenhaus überlebt als Museum oder legolandartig aufgeputzt mit Plastiksprossenfenstern.

Arktische Anmutung in den Dünen: Außerhalb der Saison ist die Insel in den 1960er Jahren zwar nicht ganz so leer wie diese Eis- und Schneelandschaft, aber ihre gefühlte Entfernung vom Festland und der ‚Welt' wächst. Der Jahreszyklus verläuft durch den ausgeprägten Gegensatz zwischen der vollen, hektischen Saison und der winterlichen Nicht-Saison anders. Auf den re-

Abbildung 245



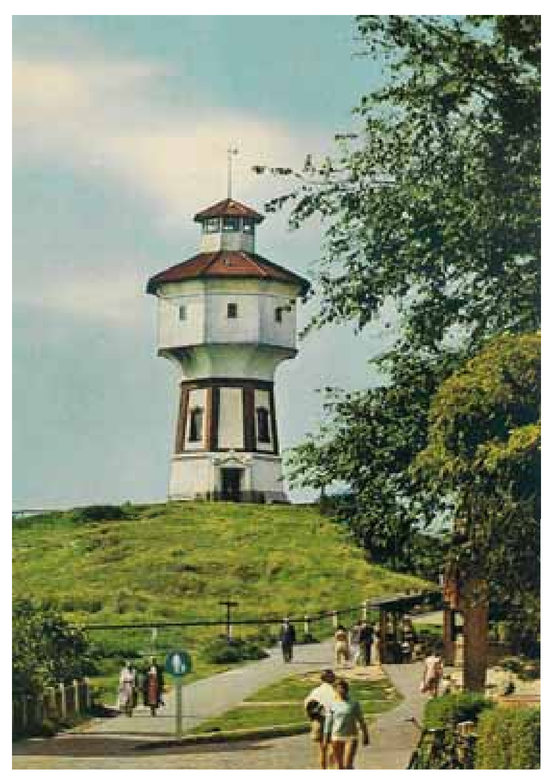


Abbildung 246

gelmäßigen Takt des Gästewechsels und der damit verbundenen Routinen folgt dann ein anderer Lebensrhythmus.

Der 1908/1909 von der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau-AG auf der 17 Meter hohen Kaapdüne errichtete Wasserturm: Wahrzeichen der Insel und lange Tagesseezeichen für die Schifffahrt.[471] Seit 1994 ist er nur noch Blickfang und Aussichtsplattform.[472] An sich passt er nicht zu

471 H. Tongers, Langeoog, S. 44f., hier 44.



Abbildung 247

den maritimen Erwartungen, die man auf eine Nordseeinsel richtet, denn der Langeooger Wasserturm ist kein Leuchtturm. Allerdings ist er ein technisches Denkmal für die Schaffung von Versorgungsnetzen auch auf den Nordseeinseln schon vor dem Ersten Weltkrieg und insofern ein Monument für einen Aufbruch in die Moderne. Schon an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert erforderte der wenn auch nur saisonale Inseltourismus eine Neuordnung der Frisch- und Abwasserbewirtschaftung. Das Abwasser wurde bis zur Jahrhundertwende noch in offenen Gräben ins Watt entsorgt, Regenwasser in Zisternen gesammelt. In einigen Dünentalern gab es Trinkwasserbrunnen von sehr geringer Tiefe. „Das Grundwasser wird aus einer Süßwasserlinse gewonnen, die innerhalb des Dünenbereichs auf dem schwereren Meereswasser schwimmt."[473] Mit dem Einstieg in die Ver- und Entsorgungsnetzstruktur und ihrem sichtbarsten Zeichen, dem Wasserturm, begann ein neuer Abschnitt in der Siedlungsgeschichte. 1921 kommt die elektrische Stromversorgung hinzu, die 1925 mit den Netzanschluss zum Festland hergestellt.[474] Damit ist die Insel Teil der netz-industriellen Entwicklung.[475] Schon 1929 eröffnet Langeoog seinen ersten Flugplatz.

Auch die Dünenwege bilden ein Netz; besonders wichtig ist die Verlängerung der Hauptstraße durch die Dünen unterhalb des Wasserturms zum Hauptbad und Hauptstrand. In dem

472 Im Erdgeschoss informiert heute eine Austellung über die Langeooger Wasserwirtschaft: http://www.langeoog.de/de/standard.htm?nid=50.

473 H. Tongers, Langeoog, S. 45.

474 Diese Daten aus dem historischen Abriss auf: http://www.schiffahrt-langeoog.de/.

475 Vgl. Wolfgang König, Massenproduktion und Technikkonsum. Entwicklungslinien und Triebkräfte der Technik zwischen 1880 und 1914, in: ders., Wolfhard Weber, Netzwerke, Stahl und Strom, 1840 bis 1914, Berlin 1997 (Propyläen Technikgeschichte, Bd. 4), S. 265-352, hier 303-313.



Abbildung 248



Abbildung 249

Dünental rechts unter dem Wasserturm findet das Dünensingen statt. Die Klinkerwege in den Dünen haben ihr Eigenleben und ihre eigene Ästhetik: sie bewegen sich mit dem Sand, sind nie wirklich eben und wirken extrem bunt, wenn sie nicht in der Sonne gleißen. Der Betonsteinpflasterverband ist dagegen ein totes Material.

Das 1938 gebaute Rathaus, ein Teil der nationalsozialistischen Modernisierung Langeoogs im Kontext der Kriegsvorbereitung. Auf dem Weg vom Inselbahnhof zum Wasserturm kommt jeder hier vorbei. Doch die politische und administrative Spitze ist diskret; der Gast hat ausschließlich mit der Schifffahrt der Inselgemeinde und der Kurverwaltung zu tun, die man für die eigentliche Insel-Obrigkeit halten könnte. Das Gemeinwesen tritt in Erscheinung im Zusammenhang mit dem ungewohnt bürokratischen Prozess der Anmeldung, auf deren Grundlage die Kurtaxe erhoben wird. Nur wer auf der Insel ein Haus oder eine Ferienwohnung kauft, lernt noch andere Seiten der gemeindlichen Inselverwaltung kennen. Über die Dimension der hier beschlossenen Investitionsmaßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur – z. B. des Wellenschwimmbades – macht sich der Tourist kaum Gedanken. Im Hinblick auf die Praxis der Dorfelitenkooptation wäre eine Abgleich zwischen den Namen an manchen Häusern und Betrieben mit der Liste der zu besetzenden Positionen in der Gemeinde soziologisch aufschlussreich: kleine Verhältnisse sind überschaubar, und die Insellage fördert den oligarchisch-insulanerpatrizischen Zug.

Der kleine Rosengarten an der Hauptstraße, im Hintergrund eines der Hotels am Platz. Die gepflegte Gartenanlage von der Größe eines Hausgartens macht einen etwas unbeholfenen Eindruck im Ortskern eines Inseldorfs an der Nordsee und ist meistens unterbevölkert: wer wird



Abbildung 250

auch hier, ein paar Gehminuten vom Hauptstrand, verweilen? Aber wahrscheinlich soll es keinen Kurort ohne eigenen Rosengarten geben. Er gehört zu einem Selbstbild von Kultiviertheit, in dem immer noch die bürgerliche Postkartensprache der Kaiserzeit mit ihren ‚ersten Häusern', ‚angelegentlichst empfohlenen Vorzügen' und ‚vielseitigen Annehmlichkeiten' nachwirkt. Die fein geharkten Wege sind übrigens wie die Zwischenräume der Inselbahnschwellen mit Muschelgries ausgestreut. Er findet sich auch auf den Wegen des Inselfriedhofs.

Anders als in den benachbarten niederländischen Provinzen Groningen und Friesland, wo es bis heute orthodoxe Calvinisten gibt und der konfessionelle Mainstream, solange es ihn gab, reformiert war, ist die 1888 bis 1890 vom Kloster Loccum gebaute Inselkirche evangelisch-lutherisch.[476] Sie wirkt wuchtig und massiv, als Demonstration der konfessionellen Mehrheitskultur und protestantischen Kulturhegemonie der Kaiserzeit. In der Tat: ein feste Burg ist der Gott, der so wohnt. Nicht ohne Grund nahm das Seebad seine Anfänge unter klösterlicher Regie. Heute informiert die Homepage der Inselgemeinde darüber, dass von den 2.000 ständigen Einwohnern Langeoogs nur noch die Hälfte zur evangelisch-lutherischen Landeskirche Hannovers gehört. Katholiken gibt es nur 250. Der Rest ist mehrheitlich konfessionslos.[477] Für die Urlauber haben die seelsorgerlichen und kulturellen Angebote der Gemeinde und ihrer Inselpfarrer eine integrierende Funktion im jeweiligen Ton der Zeit: von der CVJM-Bewegtheit bis zu den verschiedenen Denkanstössen der ‚Dritte- bzw. heute Eine-Welt-Laden-Kultur. Von der mächtigen Staats- und Anstaltskirche des deutschen Kulturprotestantismus, die mit dem Inselhospiz das beherrschende Gebäude an den Dünenrand gesetzt hat, ist nur noch die exklusive

476 Vgl. http://www.inselkark.de/Inselkirche/Kirchenbau.htm; H. Tongers, Langeoog, S. 34-36.

477 http://www.inselkark.de/Inselkirche/gemdaten.htm.

Abbildung 251





Abbildung 252

Selbstbezeichnung Inselkirche übrig. Die Gemeinde arbeitet eng mit den Katholiken Langeoogs zusammen, die in ihrer Kirche keinen festen Priester haben.

Die 1961/1963 gebaute katholische St. Nikolaus-Kirche im Westdorf, die in ihrer klassisch-modernen Form in den Dünen protestantischer wirkt als die neogotische Inselkirche.[478] Und sie hat einen weiteren Vorteil: durch ihre Lage ist sie von See aus bestimmten Blickrichtungen besser sichtbar als die Inselkirche.

Bis heute ist das am 20. Juni 1885 eingeweihte Inselhospiz des Klosters Loccum das beherrschende Gebäude der Insel. Das bei der Gründung „evangelischen Geistlichen, Beamten, Leh-

478 Zur Geschichte der katholischen Gemeinde auf Langeoog, die nach Anfängen bereits vor dem Ersten Weltkrieg durch Flüchtlinge nach dem Zweiten Weltkrieg entstand vgl. http://www.evlka.de/extern/harlingerland/langeoog/Links/Stnikolaus.htm; H. Tongers, Langeoog, S. 37.

rern, Offizieren (...)"[479] vorbehaltene Haus entwickelte sich mit der Zeit zu einem modernen Hotel- und Pensionsbetrieb der evangelischen Familienerholung im Diakonischen Werk der EKD.[480] Die Vielfalt der konfessionellen Bezüge und diakonischen Einrichtungen auf Langeoog ist erstaunlich. Ein gewisser Kaserneneindruck des mächtigen zweiflügligen Komplexes ist kaum bestreitbar. Er wird durch die exerzierplatzartige, leere Fläche vor dem Hospiz noch unterstrichen. Aus den Fenstern des ersten Stocks hat man einen ebenso weiten Ausblick auf das Dorf wie in die Dünen, der die Distanz des Hospizes vom sonstigen touristischen Geschehen betont. Es ist eben doch ein geistlicher Ort mit klösterlicher Herkunft, trotz Kinderlärms auf den ziemlich dunklen Fluren. Die großen Sprossenfenster der Veranden erzeugen eine eigenartige, ungewohnte Raster-Perspektive auf den von Klinkerwegen durchzogenen Vorplatz: Wer hier der Andacht folgt – an Gesang- und Herrnhuter Losungsbüchern fehlt es nicht –, fühlt sich trotz der Einsehbarkeit etwas entrückt und über den Dingen: eine gut protestantische Mischung aus gelebter Sozialdominanz und angemaßter Sozialkontrolle mit mehr oder weniger eingestandenem Überlegenheitsbewusstsein gegenüber den ordinären Touristen. Am und im Gebäude obwaltet in den 1960er Jahren eine anstaltshafte Kargheit der Ausstattung und bei der Materialwahl sowie eine Vorliebe für wattarme Glühbirnen. Die Sauberkeit der Räume und der Wäsche ist riechbar. Tageszeitlich korrekt, ziehen Essensgerüche über die Gänge. Wie aus großer Entfernung dringt ab und zu leiser Gesang durch das Haus; kurz: es ist der sinnliche Grundeindruck der diakonischen Einrichtung, des kirchlichen Heims in seiner Mischung aus spröder Spiritualität, Sparsamkeit und Familienbezug. Auch ein selbstverständlicher Umgang mit behinderten Menschen gehört dazu.

Das Lale-Andersen-Haus ‚Sonnenhof' im östlichen Teil des Dorfs am Gerk-sin-Spoor, heute ein Café:[481] Die in Bremerhaven 1905 geborene, 1972 in Wien gestorbene Schlagersängerin ist auf dem Inselfriedhof beerdigt.[482] Seit 1945 war Langeoog ihre Wahlheimat. An sie wurde und wird vielfach erinnert, so durch das kleine Fahrgastschiff Lili Marleen, das zwischen 1972 und 1993 bei der Schifffahrt der Inselgemeinde im Einsatz war;[483] aus Anlass des 100. Geburtstages wurde 2005 im Ort ein Lale-Andersen-Denkmal enthüllt. Die Emotionalität des Schlagers ‚Lili

479 Zit. nach H. Tongers, Langeoog, S. 61.

480 Vgl. http://www.inselhospiz.de/haus.php4. Aufgrund der anderen Konnotierung des Begriffs ‚Hospiz' spricht die Selbstdarstellung jetzt vom Haus Kloster Loccum.

481 Vgl. die Homepage der heutigen Betreiber: http://www.cafe-sonnenhof.de/lale.htm.

482 Vgl. die Autobiographie: Lale Andersen, Der Himmel hat viele Farben: Leben mit einem Lied, Stuttgart 1972.

483 H. Tongers, Langeoog, S. 67: bei der Schiffstaufe in Westerende-Kirchloog bei Aurich.

Abbildung 253a





Abbildung 253b

Marleen', der sie 1941 frontübergreifend berühmt und den NS-Machthabern verdächtig machte, erschließt sich heutigen Generationen ohne Kontextbezug wohl kaum. Das Anwesen ist ein Blickfänger, die Bauweise der reetgedeckten Häuser ist auf der Insel allerdings gewollte Nostalgie und Retro-Zitat. Das Haupthaus entstand aus einer Wehrmachtsbaracke.[484]

Die Zukunft hat schon begonnen und zu beginnen nicht aufgehört: 1969 eröffnet das Hallenwellenbad, offiziell ‚Meerwasser-Hallenbrandungsbad':[485] Ausdruck von Fortschritt, Modernisierung und Augenhöhe mit anderen Seebädern, die sich etwas einfallen lassen müssen. Hier findet an windig-kühlen, regnerischen Sommertagen mit einer gefühlten Wassertemperatur weit unter 18° Celsius der Kurtaxezahlende einen Gegenwert für seine Mitfinanzierung des Strukturwandels hin zu einer modernen Kurinfrastruktur. Um das Wellenbad herum wird in den folgenden zehn Jahren das Kurviertel entstehen, als ein monumentales Bekenntnis zur Ästhetik teilverschalter Stahl-Glas-Betonflächenfüller, leicht außerhalb des alten Ortskerns gele-

484 Ebd., S. 66.

485 http://www.langeoog.de/de/standard.htm?nid=49.



Abbildung 254



Abbildung 255: Lale Andersen (1905-1972).
(Quelle: Habbo Tongers, Grüsse aus Langeoog. 100 Ansichtskarten von anno dazumal, Borkum 1982, S. 67)

gen, gleichsam als wolle man eine Art ‚neues Langeoog' in die grauen Dünen setzen. Sinnvollerweise wird ein Teil der für diesen Quantensprung verantwortlichen Kurverwaltungsobrigkeit auch dorthin umziehen. Von allen Gebäuden des Kurzentrums fällt das Schwimmbad noch am wenigsten auf – anders als das ‚Haus der Insel'. Den Abschluss dieses Ambiente stellt die museale Präsentation des ehemaligen DLRG-Rettungsboots ‚Langeoog' im Kurviertel als Objekt gewordene Entkontextualisierung dar.[486] Das von 1945 bis 1980 auf Langeoog durchaus nicht zum Amusement von Touristen eingesetzte Boot zeigt sich in Star-Lackierung aufgebockt vor der Dünenkulisse. Einige ausgewählte Gebrauchsspuren sind nur insoweit optisch behoben, dass der gefällige Gesamteindruck und ein Hauch von Lebensrettergruseln erhalten bleibt, auch wenn es sich lediglich um die Folgen eines Rammens durch die Langeoog III handelt.[487] Immerhin trägt die Witterung zu einem natürlichen Alterungsprozess bei, der dieser Artefaktleiche in der eventkonsumierenden Spaßgesellschaft ein Stück ihrer Objektwürde zurückgibt.

Seit 1948 gibt es auf der Insel Kinderkuren, deren Bedeutungswandel seit der Nachkriegszeit Indikatorfunktion für den sozialen Wandel hat. Aus dem Urlaub von den Kriegsfolgen wurde die physisch, im nächsten Schritt psycho-sozial, zuletzt ganzheitlich stabilisierende Wellness-Kur, aus der Heimbetreuung in Gruppen der Mutter-Kind-, schließlich der Vater-Kind-Urlaub. Abbildung 257 zeigt die Einrichtungen des Caritas-Verbandes am Westrand des Dorfes,

486 Vgl. http://www.museums-rettungsboot-langeoog.de/.

487 Ebd.

Abbildung 256a





Abbildung 256b

nur hundert Meter vom Strand entfernt.[488] Das Insel-Image von der Kinderinsel hat hier – und nicht im Individualtourismus der Kleinfamilien in den 1950er und 1960er Jahren – seinen Ursprung. Korporativer Gruppen- und Individualurlaub sind auf Langeoog räumlich, logistisch und oft auch durch die beteiligten Anbieter miteinander verflochten.

Ordentlicher Badebetrieb mit allen seinen Attributen: Dazu gehören – neben den Möwen – zunächst die in der Saison über die Dünen sowie am Strand entlang führenden Holzbretterwege und die Strandkörbe. Dieses deutsche maritime Urlaubsmöbel ist die Umbauung eines urbürgerlichen Weltbilds: relativ bequemes Sitzen am Meer oberhalb des einfachen Sandes, in dem Kinder, Sonnenanbeter oder Sportive lagern, mit guter Sicht, für sich oder immerhin in

488 http://www.kurklinik-langeoog.de/start.htm.

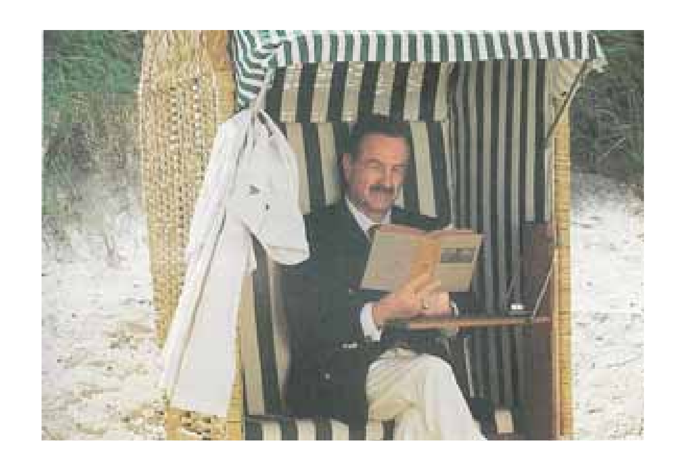

Abbildung 257


Abbildung 258

der Illusion, dies zu sein, bedingt geschützt vor Wind, Sonne und Mitmenschen. Der Strandkorb ist der eigene Platz an der Sonne.

Seit den 1920er Jahren ist er etwas, aber nicht viel bequemer geworden; allerdings für immer mehr Urlauber erreichbar, nicht mehr nur für den vermögenden Schriftsteller und Münchner Villenbesitzer. – Der Strandkorb steht gemeinhin in den 1960er Jahren in einer Strandburg, die immer etwas über ihre Bewohner aussagt. Sie kann mit schwerem Gerät hochaufgeschaufelt, mit der Gieskanne liebevoll gewässert und mit Muscheln wohldekoriert sein. Es gibt Wettbewerbe bei der Burgendekoration und bevorzugte Motive von unterschiedlichem Anspruch, vom Seestern über die Meerjungfrau bis zum Wasserturm. In der Regel bleibt es bei floralen oder wellenförmigen Mustern, zu denen die Form der Miesmuschelschalen animiert. Die Strandabschnitte mit so kultivierter Burgenkultur zeigen auch gern Flagge: am Strandkorb oder

Abbildung 259: Für eine derart bürgerliche Nutzung war er wie geschaffen: Armin Müller-Stahl als Thomas Mann in Heinrich Breloers Dokudrama ‚Die Manns' (2001) im Strandkorb auf Sylt.
(Quelle: Heinrich Breloer, Horst Königstein, Die Manns. Ein Jahrhundertroman, Frankfurt am Main 2001, S. 83)



auf dem Burgwall sind mehr oder weniger windbeständige Masten angebracht, an denen zu sehen ist, woher man kommt und/oder zu welcher Gemeinschaft man sich zählen möchte. Aber auch die Langeooger Flagge ist oft zu sehen. Mit dem Aufziehen der Fahne beginnt hier der Strandtag, mit dem Fahneneinholen endet er. Strandzeit ist Urlaubsdienstzeit, deren Takt durch die Mahlzeiten in den Unterkünften sowie durch die Badezeit nach der Uhr geregelt ist. Daraus entstehen Tagesbewegungsbilder auf den Bretterwegen über die Dünen: ein morgendlicher Strom zum Strand, ein mittäglicher zurück, mit nachmittäglich-abendlicher Wiederholung, sofern das Wetter dies nahelegt.

Es gibt auch symbolische Burgenbauer, die nur äußerlich unter Verwendung einer Kinderschaufel der Form genügen. Und da sind auch die Nicht-Burgenbauer, die einfach nur in ihrem Strandkorb sitzen und deren Kinder sich ungebührlich weit zwischen den Fremdburgen ausbreiten. Hinzu kommt das psychologische Nähe-Distanz-Problem, dass man ohne Burg unter Umständen ziemlich nah an halbnackten Fremden vorbeizugehen gezwungen sein kann. Überhaupt hat die Kommunikation am Burgenstrand ihre Besonderheiten. Üblich ist die bürgerliche Höflichkeit von Burg zu Burg ohne Ansehen der Person und möglicher, in Urlaubskleidung schwer erkennbarer sozialer Unterschiede. Gelegentlich gibt es ein freundliches Wort über den gemeinsamen Burgabschnitt hinweg – denn viele Burgen sind platzbedingt aneinandergebaut, auch wenn das Ideal dem freistehenden Einfamilienhaus folgt. Leitbild bleibt trotz allseitiger Einsehbarkeit aber die Privatheit des kleinen eigenen Raums, innerhalb dessen man für Ruhe und Ordnung, die Disziplinierung der Kinder und ein sittlich unauffälliges Betragen die Verantwortung weniger hat als in den 1960er Jahren vielleicht noch empfindet. Unanständige Ein- und Durchblicke verhindern Badeüberhänge oder vor den Strandkorb an Wäscheleinen gespannte Badehandtücher. Feste Feriengemeinschaften treten auch am Strand manchmal geschlossen auf und bilden eigene sozialmoralische Milieus als Burgenverband. Dadurch kann der Weg zur Wasserkante erheblich verbaut werden. Ältere Teenager benutzen die Burgen als

Versorgungsstationen und entziehen sich ansonsten der elterlichen Kontrolle auf eigenen Wegen. Diese sollen allerdings nicht in die Dünen führen, denn deren Betreten ist streng verboten, was durch Absperrung bekräftigt wird. Allerdings geht es hier um Küstenschutz, nicht die Verhinderung von Unzucht.[489] Vergnügen bereiten hochauflaufende Fluten, bei denen die erste Reihe von Burgen und Körben Land unter erfährt und eventuell sogar der Strandkorbwärter zum Schutz des Gemeindeeigentums einzugreifen sich gezwungen sieht. – Lektüren im Strandkorb sind ein Thema für sich: Der Leser der Springer- und Burda-Presse sitzt neben dem Konsumenten von Heimat- oder Krimi-Unterhaltung. Die Pensionen haben oft kleine Bücherbestände, deren missbräuchliche Mitnahme an den Strand man ihnen ansieht. Ernsthafte Lektüren werden ohnehin durch den Geräuschpegel erschwert und verlieren sich leicht ins Träumerische. Die durchschnittliche, auf unendlich vielen Familienfotos der 1960er Jahre festgehaltene Möblierung von Burg und Korb besteht u. a. aus einer aufblasbaren Luftmatratze, auf der man auch in der Sonne ruhen kann; einer einfachen Kühltasche; jeder Art von leichten, gern vom Wind erbeuteten Bällen, die auch auf die Älteren eine große Anziehungskraft ausüben; Grabewerkzeugen mit kurzem und langem Stil als der Strandgrundausstattung schlechthin; diverser Plastikkinderspielzeuge vom Sieb bis zum Sandkipper.

Die Strand- und Burgenkultur der 1960er Jahre sagt einiges über Genderrollen.[490] Am Strand ist der aktive, gestaltende Mann und Vater gefragt: er mietet den Strandkorb, gräbt die Burg, hisst die Fahne, leitet den Sohn oder die Söhne an, bläst die Luftmatratze auf, positioniert den Korb, gibt das Signal zum Baden, zum Sport, zum Fußball oder zum langen Strandspaziergang. Durch die Vorbildlichkeit und Anschaulichkeit seines Tuns zeichnet er sich gegenüber anderen Männern und Familien in seiner Vaterrolle demonstrativ und hegemonial aus, so wenig dieses nach außen gekehrte Selbstbild auch dem realen Familienstil mit seiner möglicherweise ganz anderen Verteilung von Zuständigkeiten entsprechen mag. Auch die innerhalb akzeptierter Grenzen betonte männliche Körperlichkeit spielt eine wichtige Rolle: freier Oberkörper auch bei weniger sportlicher Figur, tiefe Bräune, entschlossenes Hineinspringen in die Brandung, aber auch die Wahrnehmung des fotodokumentarischen Amtes signalisieren männliche Vitalität und Präsenz. Auch der technikpädagogisch anleitende Vater im Umgang mit

489 Vgl. zum Kontext Christina Niem, Auf zu neuen Ufern? Umbrüche in den sechziger Jahren in beiden deutschen Staaten, in: Praxis Geschichte 12 (1998), H. 1, S. 46-48, zur Prüderie der 1960er Jahre 47.

490 Zum überschaubaren historischen Forschungsstand des Männerbildwandels in dieser Zeit Jürgen Martschukat, Olaf Stieglitz, „Es ist ein Junge!“ Einführung in die Geschichte der Männlichkeiten in der Neuzeit, Tübingen 2005, S. 127-129; Trends zusammenfassend Wolfgang Schmale, Geschichte der Männlichkeit in Europa (1450-2000), Köln u. a. 2003, S. 238-240.

Abbildung 260





Abbildung 261

Segelboot- und Segelflugzeugmodellen sowie beim Graben- und Deichbau an den Prielen spielt eine wichtige Rolle.

Der Sportstrand, eine feste Institution im strandsozialen Gefüge:[491] Assoziationen von HJ/BDM bzw. FDJ sind allerdings nicht angebracht. Hier geht es nicht um die Formierung und Mobilisierung irgendeiner Gemeinschaft durch Sport, sondern um ein breitensportlich angelegtes, generationsübergreifend gemeintes Angebot, also Fitness für jeden – und nicht für alle. Was heute als Bestandteil des ganzheitlich-aktiven Erholungsangebots besonders herausgestellt wird, ist nicht neu. Nur spricht man noch von Gymnastik statt von Stretching. Und zu den Volleyballtournieren der Jüngeren passen die Beachboys mit ihrem das Psychedelische streifenden Choralgesang des Strandlebens an einer ganz anderen Küste ausgezeichnet.

491 Auch bzw. erst recht heute: vgl. http://www.langeoog.de/de/inselABC.htm?nid=S.



Abbildung 262



Abbildung 263

Es gibt Momente, in denen Langeoog an der nordamerikanischen Ostküste liegen könnte – trotz Wasserturms und Dorfkulisse im Hintergrund. Nicht nur in den Dünen, sondern vor allem im leeren Osten der Insel gibt es, vor allem bei den seltenen, stabilen Sommer-Ostwindlagen, atlantische Anmutungen.

In diese Burgen wurde einiges an Energie gesteckt; die vordere mit Strandkorb 381 zeigt deutlich, welches Problem dabei entstehen kann. Die bauliche Lösung ist eine warft-, richtiger: burgbergartige Erhöhung unter dem Korb. Im Hintergrund auf den Dünen das Aussichts-Restaurant Strandhalle in der Erscheinungsform der 1960er Jahre. Seit 1891 gibt es an dieser Stelle bauliche Vorgänger, die immer wieder umgebaut oder witterungsbedingt beschädigt wurden.[492]

492 H. Tongers, Langeoog, S. 68-73; Selbstdarstellung der Betreiber heute, auffällig ist das Retro-Design des

Abbildung 264



Baywatch – die Rettungsschwimmer von Langeoog. Es ist 12 Uhr 30 und offensichtlich Badezeit: später werden die Rettungs-Häuschen genormt blau und stehen auf Stahlgerüsten. Was die Tafel für Luft- und Wassertemperatur am Hauptbad wohl anzeigt?

Der flutbedrohte, schmal wirkende Badestrand, im Hintergrund Baltrum. Hier ist gut erkennbar, warum die erste Dünenkette besonderen Schutzes und teurer Pflege bedarf, wenn sie die Wintersturmfluten aufhalten soll. Zaunähnlich wirkende Reisigreihen dienen als Windfang, die Dünenvegetation wird sorgfältig nachgepflanzt, die Dünenwege sind eingezäunt. Vordünen wie auf den westfriesischen Inseln gibt es nicht. In den 1970er und 1980er Jahren werden nach Sturmflutschäden, aber auch präventiv aufwendige Sicherungs- und Aufspülungsmaßnahmen durchgeführt, die Teile des Strandes in eine wasserbautechnische Großbaustelle verwandeln. Dieser Strand ist heute keine Natur mehr, er ist ein extrem technikabhängiges Artefakt.[493]

Gebäudes: http://www.hotel-kolb.de/strandhalle.html.

493 Vgl. die Dokumentation des Niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz: http://www.nlwkn.niedersachsen.de/master/C14693509_N11598369_L20_D0_I5231158.html.

Gemischte Bilder, formatierte Erinnerung



Abbildung 265

Bilder zur Dokumentation für Dritte und zur Memorierung des Selbsterlebten müssen auf das Wesentliche beschränkt sein. Abbildung 265 zeigt einen idealtypischen Urlaubszyklus in vier Bildern: Anreise mit der Langeoog III, Strand, Dünen und Meer, der Blick zurück vom ablegenden Schiff auf den Anleger in Langeoog mit Kuttern und Segelbooten, zusammengehalten durch eine vorbildliche Burgendekoration mit dem Langeoog-Wappen. Das Dünenbild vom Westen der Insel links unten zeigt gerade im Gegensatz zu dem Foto vom Hauptstrand rechts oben sehr schön, wie menschenleer die ansonsten touristisch übervölkerte Insel an manchen Stellen sein kann. Diese Postkarte ist außerordentlich sprechend und narrativ angelegt: mit der Nordsee als verbindendem Leitmotiv aller Bilder und gut gewählten Gegensätzen. Noch stärker als bei den Einzelmotiven wird hier deutlich, dass Postkarten als Quellen schon immer eine

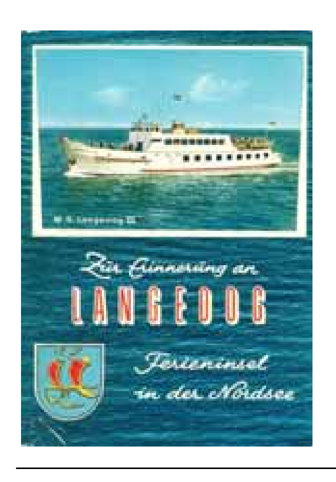
Abbildung 266



erzählende Struktur hatten – auch schon lange vor dem Auftauchen der postmodern-konstruktivistischen Modetheorie von der ‚Wiederkehr der Narrativität' in der Geschichtswissenschaft.[494]

Hier wurde weniger konzeptionelle Energie investiert: ein bunter Bilderbogen, der dokumentiert – „Inselbahn am Anleger" –, eine der Erwartungshaltung gerechtwerdende Genre-Szene zeigt – „Strand" –, ein infrastrukturelles Highlight würdigt – „Meerwasserwellenschwimmbad" – und das Wahrzeichen des Ortes präsentiert: „Wasserturm".[495] Eine schlüssige Geschichte wird hier nicht erzählt, es geht um Impressionen.

Hier wird die Schaulust in einem klassischen Format befriedigt: ein Postkarten-Leporello mit Lieblingspanoramen und -perspektiven. Sie bilden einen lockeren, vor allem in evolutions-



Abbildungen 267a und b: Leporello, Vorder- und Rückseite.



494 Vgl. Gérard Noiriel, Die Wiederkehr der Narrativität, in: Joachim Eibach, Günther Lottes (Hg.), Kompass der Geschichtswissenschaften, Göttingen 2002, S. 355-370.

495 Abbildung 266.



Abbildungen 267c und d



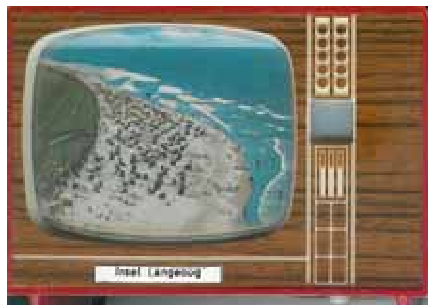


Abbildung 267e: Langeoog im Fernsehen: eine symbolträchtige Medialisierung der Postkarte, 1970er Jahre.

geschichtlicher Hinsicht nicht zwingenden Zyklus von Genrebildern: Hafen – Ort – Strand – Wellenbad – Dünenweg – Badezeit – Strand – Seehund. Hat der Leporello eine Aussage? Vielleicht nicht. Aber er erweitert die Feststellung des Erzählers in den ‚Buddenbrooks' von der stets sinnvollen Rückkehr an die See dahin, dass sie es ist, die am Anfang und am Ende jedes Langeoog-Urlaubs steht.

Ein Blick in die modernisierte Inselzukunft: Langeoog, Mitte der 1980er Jahre

Abbildung 268: Der neue Anleger mit Hubbrücke und neuem Fahrgastschiff.





Abbildung 269: Die Barkhausenstraße im Dorf, arrangiert und möbliert als Fußgängerzone; im Hintergrund links das ‚Deutsche Haus' an der Ecke Hauptstraße/Barkhausenstraße.



Abbildung 270: Das neue Kurviertel mit dem Rettungskreuzerdenkmal; im Hintergrund das Hallenbad.



Abbildung 271: Strand mit Windsurfern.

Postkartenroutinen, in Prospektpanoramen übersetzt

Abbildung 272: Der Selbstbildentwurf des Insel-Marketings 1985: Die Familieninsel mit Wiedererkennungswert, die inzwischen teurere Alternative zu Mallorca und Antalya. Dass es keine Sonnengarantie gibt, weiß zu nehmen, wer nach Langeoog kommt. Die Prospekt-Perspektiven sind im wesentlichen die zeitgemäß übersetzten Postkartenperspektiven der 1960er Jahre. (Quelle: Langeoog 1985, hg. v. der Kurverwaltung Langeoog, Langeoog o. J., Titel.)

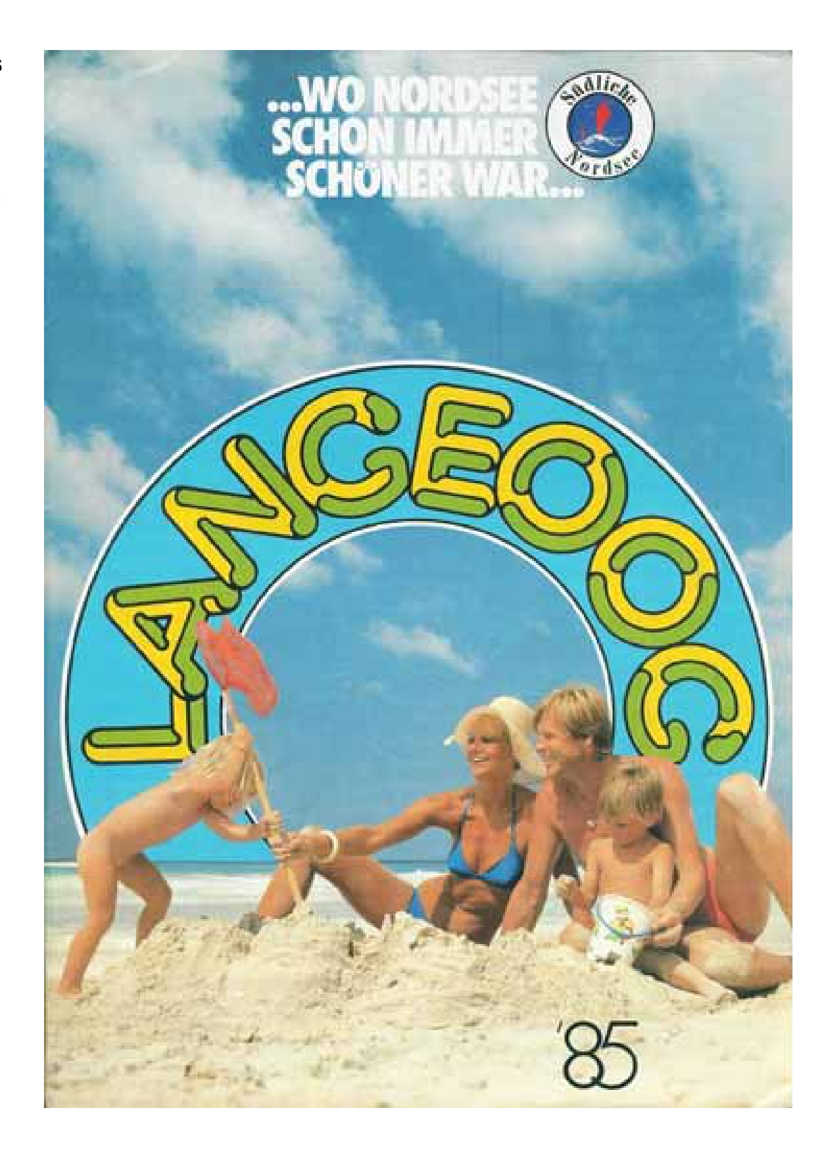




Abbildung 273: Neue Generationen oder älter gewordene Glieder der Langeoog-Gemeinde, die nun mit der eigenen Familie kommen, bevölkern den Bade- und Burgenstrand. Auch wenn, oder gerade weil die Burgenkultur im Vergleich zu den 1960er Jahren nachgelassen hat: Langeoogs Bindekräfte sind beachtlich.
(Quelle: Ebd., S. 3r)



Die altertümliche Inselbahn bringt uns in wenigen Minuten zum Hafen, wo wir den Jachten, den Fracht- und Fährschiffen nachschauen und auch mal selbst in See stechen können, zu einer Ausflugsfahrt oder zum Besuch der Nachbarinseln. Maritimes auch im Ort: Der alte Seenot-Rettungskreuzer steht vor dem modernen Kurzentrum, gleich neben dem „Haus der Insel", wo die Insulaner ihren Gästen ein volles Programm bieten, mit Konzerten, Tanz, Shows und heimatkundlichen Darbietungen. Langeoog macht Vergnügen.

Abbildung 274: Schifffahrt der Inselgemeinde und Inselbahn: die Alleinstellungsmerkmale. Demgegenüber ist die Trachtengruppe eine neu erfundene Tradition, aber die Touristen dürfen das erwarten. Der Betrieb auf der Barkhausenstraße mit Blick auf Fokko Gerdes' Hauptgeschäft zeigt, dass das Geschäftsmodell Langeoog bestens funktioniert. (Quelle: Ebd., S. 6r)



Abbildung 275: Saison, ein hässliches Wort, gegen das der Gesundheits- und Erholungsfaktor spricht. In den 1990er Jahren wird man dann von Wellness und Ganzheitlichkeit sprechen. Das Bild zeigt ganz nebenbei eines der wichtigsten Kleidungsstücke für den Langeoogurlaub. (Quelle: Ebd., S. 8v)

Literaturverzeichnis

Albrecht, Günter, Gernot Balcke, Hans D. Reichardt, Modellbahnlexikon. 1700 Begriffe kurz erklärt, Düsseldorf 1975.

Alleman, Fritz René, Bonn ist nicht Weimar, Köln 1956.

Andersen, Arne, Der Traum vom guten Leben. Alltags- und Konsumgeschichte vom Wirtschaftswunder bis heute, Frankfurt am Main/New York 1999.

Andersen, Lale, Der Himmel hat viele Farben: Leben mit einem Lied, Stuttgart 1972.

Anderson, Benedict, Die Erfindung der Nation. Zur Karriere eines folgenreichen Konzepts, Berlin 1998 u. ö. [zuerst engl., London/New York 1983].

Appadurai, Arjun (Hrsg.), The Social Life of Things: commodities in cultural perspective, Cambridge/Mass. 1997 u.ö.

Applegate, Celia, A nation of provincials. The German idea of Heimat, Berkeley u. a. 1990.

Ariès, Philippe, Georges Duby (Hrsg.), Geschichte des privaten Lebens, Bd. 5: Vom Ersten Weltkrieg zur Gegenwart, Frankfurt am Main 1993 [zuerst Paris 1987].

Balcke, Gernot, Gleise, Weichen, Oberleitung, Alba Modellbahn-Praxis, Bd. 9, Düsseldorf 1988.

Balcke, Gernot, Modellbahn-Anlagenbau. Praktischer Ratgeber für den richtigen Anlagen-Unterbau, Alba Modellbahn-Praxis, Bd. 3, Düsseldorf 1982 u.ö.

Balcke, Gernot, Modellbahn-Landschaft. Viele praktische Tips für Planung und Gestaltung, Alba Modellbahn-Praxis, Bd. 5, Düsseldorf 1981 u.ö.

Baumert, Gerhard, Heinz Müller, Ingeborg Meyer-Rey, Fidibus paß auf. Ein Verkehrs-Bilderbuch, Berlin (Ost) 1959.

Beck, Ulrich, Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne, München 1986.

Beckerath, Erwin von u.a., Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, Bd. 7, Stuttgart u.a. 1961.

Beckmann, Dietmar, Herbert Beckmann, Joachim Schmidt, Georg Wagner, Dampflokomotiven im Ruhrgebiet. Der Dampfbetrieb in den Jahren 1972 bis 1977, Stuttgart 1979.

Beliën, Herman, Huis, tuin, keuken, Amsterdam 2000.

Bell, Daniel, The Coming of Post-Industrial Society. A Venture in Social Forecasting, New York 1973 [deutsch: Die nachindustrielle Gesellschaft, Frankfurt am Main/New York 1975].

Benz, Wolfgang (Hrsg.), Die Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, Bd. 2: Wirtschaft, Frankfurt am Main 1989.

Benz, Wolfgang (Hrsg.), Die Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, Bd. 3: Gesellschaft, Frankfurt am Main 1989.

Bernsdorf Wilhelm (Hrsg.), Wörterbuch der Soziologie, Stuttgart ^{2}1969.

Bierhoff, Hans-Werner, Sozialpsychologie. Ein Lehrbuch, Stuttgart u.a. ^{5}2000.

Bijker, Wiebe E., Thomas P. Hughes, Trevor Pinch (Hrsg.), The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology, Cambridge/Mass. 1997 u.ö.

Blücher, Viggo Graf, Freizeit, in: Bernsdorf (Hrsg.), Wörterbuch der Soziologie, Stuttgart ^{2}1969, S. 307–309.

Blücher, Viggo Graf, Wohnungssoziologie, in: Bernsdorf (Hrsg.), Wörterbuch der Soziologie, Stuttgart ^{2}1969, S. 1306–1309.

BMiB – Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen (Hrsg.), DDR-Handbuch, Köln 1979.

Bollmann, Dieter-Theodor, Wir bauen eine Modellbahn, Achter Teil, in: *MC Bahn-Bote. Magazin der MC-Modellbahn-Center-Fachgeschäfte* 8 (1985), S. 7–11.

Bolte, Karl Martin, Mobilität, in: Bernsdorf (Hrsg.), Wörterbuch der Soziologie, Stuttgart ^{2}1969, S. 709–716.

Boomstra, Bauke, Piet Lautenbach, Reisgids voor Terschelling, Terschelling o.J.

Borchelt, Heinrich, Heinrich Göers, Heimatkunde für die Schulen der Stadt Osnabrück und des Osnabrücker Landes, Osnabrück [9]1964.

Brandt, Ahasver von, Werkzeug des Historikers. Eine Einführung in die Historischen Hilfswissenschaften, Stuttgart u.a. [12]1989 [zuerst ebd. 1958].

Braudel, Fernand, Sozialgeschichte des 15.–18. Jahrhunderts. Bd. 1: Der Alltag, München 1985 [zuerst Paris 1979].

Breloer, Heinrich, Horst Königstein, Die Manns. Ein Jahrhundertroman, Frankfurt am Main 2001.

Brepohl, Wilhelm, Industrievolk im Wandel von der agraren zur industriellen Daseinsform dargestellt am Ruhgebiet, Soziale Forschung und Praxis, Bd. 18, Tübingen 1957.

Brunhüber, Hanna, Wohnen, in: Benz (Hrsg.) Die Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, Bd. 3, Frankfurt am Main 1989, S. 245–273.

Burghart, Uwe, Verkehr, in: Benz (Hrsg.), Die Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, Bd. 2, Frankfurt am Main 1989, S. 248–293.

Burleigh, Michael, Die Zeit des Nationalsozialismus. Eine Gesamtdarstellung, Frankfurt am Main 2000.

Cohen, Leah Hager, Glas, Bohnen, Papier. Dinge des Alltags und was sie uns lehren, München 1998 [zuerst engl., New York 1997].

Cohen, Ruth Schwartz, More work for mother: the ironies of household technology from the open hearth to the microwave, New York 1983.

Cordes, Ivo, ‚Partneranlagen' (4) ... kompakt, in: *Eisenbahn-Modellbahn-Magazin* 17 (1979), H. 7, S. 45–47.

Cube, Felix von, Kybernetik und Pädagogik, in: Groothoff (Hrsg.), Das Fischer-Lexikon Pädagogik, Frankfurt am Main 1964, S. 175–186.

Dahrendorf, Ralf, Auf der Suche nach einer neuen Ordnung. Eine Politik der Freiheit für das 21. Jahrhundert, München 2003.

Dietze, Rudolf, Was spielen wir? Über 350 Gesellschaftsspiele zur Unterhaltung im Klubhaus, Ferienheim und im Kreise der Familie, Berlin-Treptow 1967.

Diewald-Kerkmann, Gisela, Politische Denunziation im NS-Regime oder Die kleine Macht der ‚Volksgenossen', Bonn 1995.

Drommer, Günther (Hrsg.), 50 Jahre DDR. Der Alltag der DDR, erzählt in Fotografien aus dem Archiv des ADN, Berlin 1999.

Eibach, Joachim, Günther Lottes (Hrsg.), Kompass der Geschichtswissenschaften, Göttingen 2002.

Eisner, Lotte H., Heinz Friedrich, Fischer-Lexikon Film, Rundfunk, Fernsehen, Frankfurt am Main 1958.

Etzemüller, Thomas, 1968 – Riss in der Geschichte? Gesellschaftlicher Umbruch und 68er-Bewegungen in Westdeutschland und Schweden, Konstanz 2005.

Ewers, Adalbert, Helga Nowotny, Über den Umgang mit Unsicherheit. Die Entdeckung der Gestaltbarkeit von Gesellschaft, Frankfurt am Main 1987.

Farber, David, The Sixties. From Memory to History, Chapel Hill/London 1994.

Fetscher, Iring, Die Suche nach der nationalen Identität, in: Habermas (Hrsg.), Stichworte zur ‚Geistigen Situation der Zeit', Bd. 1, Frankfurt am Main 1979, S. 115–131.

Förster, Fren (Hrsg.), Die neue Teddypolizei. Erst sehen, dann gehen!, Hamburg 1978.

Galbraith, John Kenneth, Gesellschaft im Überfluß, München/Zürich 1963 [zuerst engl., Boston 1958].

Gall, Lothar, Manfred Pohl (Hrsg.), Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1999.

Garton Ash, Timothy, „Und willst du nicht mein Bruder sein ...". Die DDR heute, Hamburg 1981.

Giedion, Sigfried, Mechanization takes command. New York 1948 [deutsch: Die Herrschaft der Mechanisierung, Frankfurt am Main 1982].

Glaser, Hermann, Deutsche Kultur 1945–2000, München/Wien 1997.

Gleitsmann, Rolf-Jürgen, Rolf-Ulrich Kunze, Günther Oetzel, Technikgeschichte. Eine Einführung, Konstanz 2009.

Goertz, Hans-Jürgen (Hrsg.), Geschichte. Ein Grundkurs, Reinbek 1998.

Gottwald, Alfred B., Reichsbahn-Kalender. Die 300 schönsten Blätter aus dem Deutschen Reichsbahn-Kalender 1927–1943, Stuttgart 1978.

Gottwald, Alfred B., Vorbemerkung. Erinnerungen an den Reichsbahn-Kalender, in: ders., Reichsbahn-Kalender, Stuttgart 1978, S. 7–13.

Gottwald, Jürgen, Ungeliebtes Rennpferd, in: *Eisenbahn-Modellbahn-Magazin* 33 (1995), H. 7, S. 86–89.

Grizmek, Bernhard, Grizmeks Tierleben, 13 Bde., Zürich 1972.

Groothoff, Hans-Hermann, Bildungswesen in der BRD, in: ders. (Hrsg.), Das Fischer-Lexikon Pädagogik, Frankfurt am Main 1964 u.ö., S. 43–50.

Groothoff, Hans-Hermann, Das Fischer-Lexikon Pädagogik, Frankfurt am Main 1964 u.ö.

Groothoff, Hans-Hermann, Pädagogik, in: ders. (Hrsg.), Das Fischer-Lexikon Pädagogik, Frankfurt am Main 1964 u.ö., S. 204–221.

Grosser, Alfred, Geschichte Deutschlands seit 1945, München [12]1985 [zuerst ebd. 1970].

Gukenbiehl, Hermann L., Autorität (und Führung), in: Schäfers (Hrsg.), Grundbegriffe der Soziologie, Opladen [6]2000, S. 29–31.

Gumbrecht, Hans Ulrich, K. Ludwig Pfeiffer (Hrsg.), Stil. Geschichten und Funktionen eines kulturwissenschaftlichen Diskurselements, Frankfurt am Main 1986.

Gutmann, Israel (Hrsg.), Enzyklopädie des Holocaust. Die Verfolgung und Ermordung der europäischen Juden, Bd. 3, München u.a. o.J.

Habermas, Jürgen (Hrsg.), Stichworte zur ‚Geistigen Situation der Zeit', Bd. 1: Nation und Republik, Frankfurt am Main 1979.

Hage, Volker, Eine Liebe fürs Leben. Thomas Mann und Travemünde, Hamburg 1993.

Hansen, Wilhelm, Kindheit, in: Groothoff (Hrsg.), Das Fischer-Lexikon Pädagogik, Frankfurt am Main 1964 u.ö., S. 163–175.

Hauser, Heinrich, Unser Schicksal. Die Deutsche Industrie, München/Düsseldorf 1952.

Heede, Axel vom u.a., Modellbahn-Elektronik. Einführung in die Elektronik-Praxis mit beispielhaften Schaltungen für die Modellbahn, Alba Modellbahn-Praxis, Bd. 7, Düsseldorf 1983 u.ö.

Hehlmann, Wilhelm, Kinderpsychologie, in: ders., Wörterbuch der Psychologie, Stuttgart [3]1965, S. 270–271.

Hehlmann, Wilhelm, Sozialisierungsprozeß, in: ders., Wörterbuch der Psychologie, Stuttgart [3]1965, S. 365.

Hehlmann, Wilhelm, Wörterbuch der Psychologie, Stuttgart [3]1965 [zuerst ebd. 1959].

Hein, Dieter, Andreas Schulz (Hrsg.), Bürgerkultur im 19. Jahrhundert. Bildung, Kunst und Lebenswelt, München 1996.

Hennis, Wilhelm, Politik als praktische Wissenschaft. Aufsätze zur politischen Theorie und Regierungslehre, München 1968.

Hennis, Wilhelm, Zum Begriff und Problem des politischen Stils, in: ders., Politik als praktische Wissenschaft, München 1968, S. 230–244.

Herlyn, Ulfert, Stadt- und Regionalsoziologie, in: Korte, Schäfers (Hrsg.), Einführung in Spezielle Soziologien, Opladen 1993 u.ö., S. 245–258.

Hilberg, Raul, Sonderzüge nach Auschwitz, Mainz 1981.

Hildebrand, Klaus, Die Deutsche Reichsbahn in der nationalsozialistischen Diktatur 1933–1945, in: Gall, Pohl (Hrsg.), Die Eisenbahn in Deutschland, München 1999, S. 165–243.

Hondrich, Karl Otto, Differenzierung, soziale, in: Schäfers (Hrsg.), Grundbegriffe der Soziologie, Opladen [6]2000, S. 46–51.

Hradil, Stefan, Lebensstil, in: Schäfers (Hrsg.), Grundbegriffe der Soziologie, Opladen [6]2000, S. 204–207.

Hughes, Thomas P., Die Erfindung Amerikas. Der technologische Aufstieg der USA seit 1870, München 1991 [zuerst engl., New York 1989].

Huizinga, Johan, Homo ludens. Vom Ursprung der Kultur im Spiel, Reinbek 1956 u.ö. [zuerst Amsterdam, 1939].

IW – Institut der deutschen Wirtschaft (Hrsg.), Wirtschaftliche Entwicklungslinien und gesellschaftlicher Wandel, Köln 1983.

Jörns, Klaus-Peter, Karl-Heinrich Bieritz, Kirchenjahr, in: Krause, Müller (Hrsg.), TRE, Bd. 18, Berlin/New York 1989, S. 575–599.

Jugendbuchlektorat des Bibliographischen Instituts (Hrsg.), Meyers Kinder-Verkehrsfibel. Spannende Erlebnisse kleiner und großer Verkehrsteilnehmer, unter beratender Mitarbeit der Landesverkehrswacht Hessen in Frankfurt am Main, Mannheim 1962.

Jungbluth, Rüdiger, Die 11 Geheimnisse des IKEA-Erfolges, Frankfurt am Main 2006.

Jungmann, Harald, Modelleisenbahn-Elektronik im Selbstbau. Wie elektronische Fernsteuerungen den vorbildgetreuen Mehrzugbetrieb ermöglichen, München 1983.

Kalinlowski, Paul, Verkehrswesen, in: BMiB (Hrsg.), DDR-Handbuch, Köln 1979, S. 1122–1131.

Kaufmann, Franz-Xaver, Religion, in: Schäfers (Hrsg.), Grundbegriffe der Soziologie, Opladen [6]2000, S. 282–284.

Kerbs, Diethard, Jürgen Reulecke (Hrsg.), Handbuch der deutschen Reformbewegungen 1880–1930, Wuppertal 1998.

Kirsche, Hans-Joachim, Hans Müller, Eisenbahnatlas DDR, Berlin (Ost)/Leipzig [2]1988.

Klein, Hans Joachim, Konsum, in: Schäfers (Hrsg.), Grundbegriffe der Soziologie, Opladen [6]2000, S. 190–191.

Kleining, Gerhard, Image, in: Bernsdorf (Hrsg.), Wörterbuch der Soziologie, Stuttgart [2]1969, S. 444–447.

Kleßmann, Christoph, Die doppelte Staatsgründung. Deutsche Geschichte 1945–1955, Bonn [4]1986.

Kleßmann, Christoph, Zwei Staaten, eine Nation. Deutsche Geschichte 1955–1970, Bonn 1988.

König, René, Mode, in: Bernsdorf (Hrsg.), Wörterbuch der Soziologie, Stuttgart [2]1969, S. 717–718.

König, Wolfgang, Geschichte der Konsumgesellschaft, Stuttgart 2000.

König, Wolfgang, Massenproduktion und Technikkonsum. Entwicklungslinien und Triebkräfte der Technik zwischen 1880 und 1914, in: ders., Weber, Propyläen Technikgeschichte, Bd. 4, Berlin 1997, S. 265–352.

König, Wolfgang, Wolfhard Weber, Propyläen Technikgeschichte, Bd. 4: Netzwerke, Stahl und Strom, 1840 bis 1914, Berlin 1997.

Kötter, Kirsten, Die Frankfurter Küche. Aufbruch der Frankfurter (Haus-)Frauen in die Moderne, in: *Mainzer Geschichtsblätter* 10: Zwischen Aufbruch und Krise: Die Zwanziger Jahre (1997), S. 91–100.

Kolb, Eberhard, Die Reichsbahn vom Dawes-Plan bis zum Ende der Weimarer Republik, in: Gall, Pohl (Hrsg.), Die Eisenbahn in Deutschland, München 1999, S. 109–163.

Kolberg, Claus, Programmformen des Fernsehens, in: Eisner, Friedrich (Hrsg.), Fischer-Lexikon Film, Rundfunk, Fernsehen, Frankfurt am Main 1958, S. 212–227.

Korte, Hermann, Norbert Elias und die Zivilisationstheorie, in: Schäfers (Hrsg.), Soziologie in Deutschland, Opladen 1995, S. 159–170.

Korte, Hermann, Bernhard Schäfers (Hrsg.), Einführung in Spezielle Soziologien, Opladen 1993 u.ö.

Krause, Gerhard, Gerhard Müller (Hrsg.), Theologische Realenzyklopädie – TRE, Bd. 18: Katechumenat, Katechumenen – Kirchenrecht, Berlin/New York 1989.

Kuhlmann, Albert, Alptraum Technik? Zur Bewertung der Technik unter humanitären und ökonomischen Gesichtspunkten, in: IW (Hrsg.), Wirtschaftliche Entwicklungslinien und gesellschaftlicher Wandel, Köln 1983, S. 157–175.

Kunze, Rolf-Ulrich, Die Studienstiftung des deutschen Volkes, 1925 bis heute. Zur Geschichte der ‚Hochbegabten'-Förderung in Deutschland, Berlin 2001.

Kunze, Rolf-Ulrich (Hrsg.), Distanz zum Unrecht, 1933–1945. Methoden und Probleme der deutschen Widerstandsforschung, Konstanz 2006.

Kunze, Rolf-Ulrich, Europas Identität und die Geschichte seiner Regionen, in: *Liberal. Vierteljahreshefte für Politik und Kultur* 47 (2005), S. 49–53.

Kunze, Rolf-Ulrich, Nation und Nationalismus, Darmstadt 2005.

Kunze, Rolf-Ulrich, Paul Johann Anselm von Feuerbach und das Strafrechtsverständnis in der DDR. Der liberale Reform-Jurist des 19. Jahrhunderts und ein autoritäres Strafrecht des 20. Jahrhunderts im Vergleich, in: *Zeitschrift für Neuere Rechtsgeschichte* 19 (1997), S. 82–89.

Lekschas, John (Hrsg.), Strafrecht der DDR. Lehrbuch, Berlin (Ost) 1988.

Leppenies, Wolf, Die drei Kulturen. Soziologie zwischen Literatur und Wissenschaft, München/Wien 1985.

Leppenies, Wolf, Konkurrenzdisziplinen: Soziologie und Geschichte, in: ders., Die drei Kulturen, München/Wien 1985, S. 283–310.

Linse, Ulrich, Exkurs: ‚Gemeinschaft' und ‚Gesellschaft' von Ferdinand Tönnies bis Theodor Geiger, in: Kerbs, Reulecke (Hrsg.), Handbuch der deutschen Reformbewegungen 1880–1930, Wuppertal 1998, S. 161–165.

Linthout, Dik, Frau Antje und Herr Mustermann. Niederlande für Deutsche, Berlin [2]2003.

Ludwig, Karl-Heinz, Technik und Ingenieure im Dritten Reich, Düsseldorf 1974.

Maase, Kaspar, Freizeit, in: Benz (Hrsg.), Die Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, Bd. 3, Frankfurt am Main 1989, S. 345–383.

Maey, Hermann, Der Weg zu den Einheitslokomotiven, in: Maey, Repetzki (Hrsg.), Die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn und der Berliner Stadtbahn im Bild, Moers 1982, S. 25–26.

Maey, Hermann, Karl-Rainer Repetzki (Hrsg.), Die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn und der Berliner Stadtbahn im Bild, Moers 1982.

Mann, Thomas, Buddenbrooks. Verfall einer Familie, in: ders., Gesamtwerk in dreizehn Bänden, Bd. 1, Frankfurt am Main 1990.

Mann, Thomas, Der Zauberberg, in: ders., Gesamtwerk in dreizehn Bänden, Bd. 3, Frankfurt am Main 1990.

Mann, Thomas, Doktor Faustus. Das Leben des deutschen Tonsetzers Adrian Leverkühn, erzählt von einem Freunde, Frankfurt am Main 1960 u.ö. [zuerst Stockholm 1947].

Mann, Thomas, Gesamtwerk in dreizehn Bänden, Frankfurt am Main 1990.

Marcuse, Herbert, Der eindimensionale Mensch. Studien zur Ideologie der fortgeschrittenen Industriegesellschaft, Neuwied/Berlin 1967.

Martin, Alfred von, Bürgertum, in: Bernsdorf (Hrsg.), Wörterbuch der Soziologie, Stuttgart [2]1969, S. 138–145.

Martschukat, Jürgen, Olaf Stieglitz, „Es ist ein Junge!" Einführung in die Geschichte der Männlichkeiten in der Neuzeit, Tübingen 2005.

Melzer, Manfred, Bau- und Wohnungswesen, in: BMiB (Hrsg.), DDR-Handbuch, Köln 1979, S. 136–143.

Merseburger, Peter, Willy Brandt, 1913–1992. Visionär und Realist, Stuttgart/München 2002.

Mettele, Gisela, Der private Raum als öffentlicher Ort. Geselligkeit im bürgerlichen Haus, in: Hein, Schulz (Hrsg.), Bürgerkultur im 19. Jahrhundert, München 1996, S. 155–169.

Meyer-Spelbrink, Hans-Otto, Citroën DS. Das ungewöhnlichste Serienautomobil aller Zeiten, Brillon 2003.

Mikloweit, Immo, Citroën-Personenwagen seit 1919, Stuttgart 2000.

Mintert, David Magnus, Distanz zum Unrecht durch Bindungen an das sozialistische Milieu und die Tradition der Sozialdemokratie am Beispiel Wuppertals, in: Kunze (Hrsg.), Distanz zum Unrecht, Konstanz 2006, S. 127–158.

Möser, Kurt, Fahren und Fliegen in Frieden und Krieg. Kulturen individueller Mobilitätsmaschinen, 1880–1930, Ubstadt-Weiher 2010 [zugl. Habil.-Schr. Technikgeschichte Universität Karlsruhe (TH) 2008].

Möser, Kurt, Geschichte des Autos, Frankfurt am Main/New York 2002.

Möser, Kurt, Lust am Auto, Katalog zur gleichnamigen Ausstellung des Landesmuseums für Technik und Arbeit Mannheim, Mannheim 2004.

Nicolas, Marc, Haushalt(ung), Haushalt(ung)-Statistik, in: Bernsdorf (Hrsg.), Wörterbuch der Soziologie, Stuttgart ²1969, S. 413–415.

Niedenthal, Clemens, Unfall! Porträt eines automobilen Moments, Marburg 2007.

Niem, Christina, Auf zu neuen Ufern? Umbrüche in den sechziger Jahren in beiden deutschen Staaten, in: *Praxis Geschichte* 12 (1998), H. 1, S. 46–48.

Nietzsche, Friedrich, Unzeitgemäße Betrachtungen, München 1999 [zuerst Leipzig 1874].

Nietzsche, Friedrich, Vom Nutzen und Nachteil der Historie für das Leben, in: ders., Unzeitgemäße Betrachtungen, München 1999, S. 75–148.

Nipperdey, Thomas, Deutsche Geschichte 1800–1866: Bürgerwelt und starker Staat, München 1983 u.ö.

Noelle-Neumann, Elisabeth, Winfried Schulz (Hrsg.), Das Fischer-Lexikon Publizistik, Frankfurt am Main 1971.

Noiriel, Gérard, Die Wiederkehr der Narrativität, in: Eibach, Lottes (Hrsg.), Kompass der Geschichtswissenschaften, Göttingen 2002, S. 355–370.

Oelschlägel, Dieter, Emanzipation, in: Rauch, Anzinger (Hrsg.), Wörterbuch Kritische Erziehung, Frankfurt am Main 1975, S. 101–104.

Opaschowski, Horst W., Freizeit, in: Schäfers (Hrsg.), Grundbegriffe der Soziologie, Opladen [6]2000, S. 92–94.

Oster, Ilona, Geschlecht, in: Schäfers (Hrsg.), Grundbegriffe der Soziologie, Opladen [6]2000, S. 107–109.

Otten, Dieter, Die Welt der Industrie. Entstehung und Entwicklung der modernen Industriegesellschaften, Bd. 2: Krise und Transformation, Reinbek 1986.

Pelters, Sarah, Identifikationsmerkmal Automobil bzw. Identifikation und Nutzen. Die theoretisch-emotionale Bedeutung des Autos, in: *Journal of New Frontiers in Spatial Concepts* 1 (2009), S. 112–118.

Peuckert, Rüdiger, Mobilität, soziale, in: Schäfers (Hrsg.), Grundbegriffe der Soziologie, Opladen [6]2000, S. 240–244.

Peuckert, Rüdiger, Rolle, soziale, in: Schäfers (Hrsg.), Grundbegriffe der Soziologie, Opladen [6]2000, S. 290–294.

Peuckert, Rüdiger, Status, sozialer, in: Schäfers (Hrsg.), Grundbegriffe der Soziologie, Opladen [6]2000, S. 380–383.

Peuckert, Rüdiger, Stigmatisierung, in: Schäfers (Hrsg.), Grundbegriffe der Soziologie, Opladen [6]2000, S. 383–385.

Peuckert, Rüdiger, Werte, in: Schäfers (Hrsg.), Grundbegriffe der Soziologie, Opladen [6]2000, S. 434–438.

Picht, Georg, Die Bildungskatastrophe. Analyse und Dokumentation, Olten/Freiburg im Breisgau 1964.

Postman, Neil, Die zweite Aufklärung. Vom 18. ins 21. Jahrhundert, Berlin 1999.

Postman, Neil, Keine Götter mehr. Das Ende der Erziehung, Berlin 1995 [zuerst engl., New York 1995].

Prost, Antoine, Grenzen und Zonen des Privaten, in: Ariès, Duby (Hrsg.), Geschichte des privaten Lebens, Frankfurt am Main 1993, S. 15–151.

Radkau, Joachim, Natur und Macht. Eine Weltgeschichte der Umwelt, München 2000.

Radkau, Joachim, Ingrid Schäfer, Holz. Ein Naturstoff in der Technikgeschichte, Reinbek 1987.

Rauch, Eberhard, Wolfgang Anzinger (Hrsg.), Wörterbuch Kritische Erziehung, Frankfurt am Main 1975.

Reinthaler, Peter, Hans-Joachim Spieth, Vorbildliche Modell-Bahnhöfe. Gleisplanung, Bau und Ausstattung, Alba Modellbahnpraxis, Bd. 66, Düsseldorf 1983 u.ö.

Reith, Reinhold, Umweltgeschichte und Technikgeschichte am Beginn des 21. Jahrhunderts, in: *Technikgeschichte* 75 (2008), S. 337–356.

Renan, Ernest, Que'est-ce que c'est une nation?, Paris 1882 [ND u.a. Paris 1993; deutsch: Was ist eine Nation? Und andere politische Schriften, Wien 1995].

Repetzki, Karl-Rainer, Einleitung, in: Maey, Repetzki (Hrsg.), Die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn und der Berliner Stadtbahn im Bild, Moers 1982, S. 14.

Rohde, Günther, Rauthgundis von Freier, Was sagt die Teddypolizei? Augen auf in der Puppenstadt, Hamburg 1957.

Ropohl, Günther, Eine Systemtheorie der Technik. Zur Grundlegung der Allgemeinen Technologie, München/Wien 1979 [zugl. Habil.-Schr. Philosophie Universität Karlsruhe (TH) 1978].

Rothenfußer, Dieter, Markt Wald, in: *Eisenbahn-Modellbahn-Magazin* 31 (1993), H. 7, S. 97–99.

Schäfers, Bernhard, Gesellschaft, in: ders. (Hrsg.), Grundbegriffe der Soziologie, Opladen ^{6}2000, S. 109–114.

Schäfers, Bernhard (Hrsg.), Grundbegriffe der Soziologie, Opladen ^{6}2000.

Schäfers, Bernhard, Jugend, in: ders. (Hrsg.), Grundbegriffe der Soziologie, Opladen ^{6}2000, S. 159–161.

Schäfers, Bernhard (Hrsg.), Soziologie in Deutschland. Entwicklung, Institutionalisierung und Berufsfelder. Theoretische Kontroversen, Opladen 1995.

Scherr, Albert, Individuum/Person, in: Schäfers (Hrsg.), Grundbegriffe der Soziologie, Opladen ^{6}2000, S. 134–140.

Scherr, Albert, Kommunikation, in: Schäfers (Hrsg.), Grundbegriffe der Soziologie, Opladen ^{6}2000, S. 176–182.

Schilcher, Rudolf, Luxus, in: Bernsdorf (Hrsg.), Wörterbuch der Soziologie, Stuttgart ^{2}1969, S. 648–649.

Schildt, Axel, Arnold Sywottek (Hrsg.), Modernisierung im Wiederaufbau. Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre, Bonn 1998 [zuerst ebd. 1993].

Schivelbusch, Wolfgang, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, München/Wien 1977 u.ö.

Schivelbusch, Wolfgang, Lichtblicke: Zur Geschichte der künstlichen Helligkeit im 19. Jahrhundert, München/Wien 1983.

Schmale, Wolfgang, Geschichte der Männlichkeit in Europa (1450–2000), Köln u.a. 2003.

Schmid, Bernd, Modellbahn Dörfer + Städte. Ideen, Planung und Ausführung, Alba Modellbahn-Praxis, Bd. 11, Düsseldorf 1985.

Schmidt, Heinrich, Philosophisches Wörterbuch, Stuttgart [22]1991.

Schmidt, Helmut, Weggefährten. Erinnerungen und Reflexionen, Berlin 1996.

Schmidt-Joos, Siegfried, Barry Graves, Rock-Lexikon, Reinbek 1973.

Schönhoven, Klaus, Wendejahre. Die Sozialdemokratie in der Zeit der Großen Koalition, 1966–1969, Bonn 2004.

Schroeder, Roland, Möbelindustrie, in: Beckerath u.a., Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, Bd. 7, Stuttgart u.a. 1961, S. 410–417.

Schuberth, Dietrich, Kirchenmusik, in: Krause, Müller (Hrsg.), TRE, Bd. 18, Berlin/New York 1989, S. 649–662.

Schulz, Winfried, Kommunikationsprozeß, in: Noelle-Neumann, ders. (Hrsg.), Das Fischer-Lexikon Publizistik, Frankfurt am Main 1971, S. 89–109.

Schulze, Hagen, Kleine deutsche Geschichte, München 1996.

Schwarz, Hans-Peter, Adenauer, Bd. 1: Der Aufstieg, 1876–1952, München 1994 [zuerst Stuttgart 1986].

Spoerl, Alexander, Mit dem Auto auf du, München 1963 [zuerst ebd. 1953].

Sprondel, Walter M., Sinn, in: Schäfers (Hrsg.), Grundbegriffe der Soziologie, Opladen [6]2000, S. 304–306.

Spühr, Alfred, Claude Jeanmaire, Die Osnabrücker Straßenbahn. Die Geschichte der elektrischen Straßenbahn, deren Vorgänger und Nachfolger, Villigen/Schweiz 1980.

Starck, Thomas, Berlin und seine S-Bahn: ein Bildband über eine Bahn und ihre Menschen, Berlin (Ost) 1987.

Steinwachs, Burkhart, Stilisieren ohne Stil? Bemerkungen zu ‚Design' und ‚Styling', in: Gumbrecht, Pfeiffer (Hrsg.), Stil, Frankfurt am Main 1986, S. 342–357.

Sternberger, Dolf, Panorama oder Ansichten vom 19. Jahrhundert, Frankfurt am Main 1974 [zuerst Düsseldorf/Hamburg 1938].

Streit, Christian, Keine Kameraden. Die Wehrmacht und die sowjetischen Kriegsgefangenen 1941–1945, Bonn 1997 [zuerst Stuttgart 1978].

Stürmer, Michael (Hrsg.), Herbst des alten Handwerks. Meister, Gesellen und Obrigkeiten im 18. Jahrhundert, München/Zürich 1986.

Tellkamp, Uwe, Der Turm, Frankfurt am Main 2008.

Tongers, Habbo, Grüsse aus Langeoog. 100 Ansichtskarten von anno dazumal, Borkum 1982.

Tongers, Johann, Unser Langeoog wie es wurde, [Langeoog] 1961.

Troitzsch, Ulrich, Technikgeschichte, in: Goertz (Hrsg.), Geschichte. Ein Grundkurs, Reinbek 1998, S. 379–393.

Tschopp, Silvia Serena, Bild als Quelle. Der ‚iconic turn', in: dies., Weber, Grundfragen der Kulturgeschichte, Darmstadt 2007, S. 99–111.

Tschopp, Silvia Serena, Wolfgang J. Weber, Grundfragen der Kulturgeschichte, Darmstadt 2007.

Um 6 Uhr steh ich auf. Kinder aus der DDR erzählen, Berlin (Ost) 1979.

Uplegger, Ulrich, Langeoog. Inselbahn und Inselschiffahrt. Geschichte, allgemeine Daten, Fahrzeuge, Beförderungszahlen, Gleispläne, Wiesbaden [Selbstdruck] 1981.

Vesilind, Priit J., Cotton Coulson, Two Berlins – A Generation Apart, in: *National Geographic* 161 (1982), H. 1, S. 2–51.

Vogel, Angela, Frauen und Frauenbewegung, in: Benz (Hrsg.), Die Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, Bd. 3, Frankfurt am Main 1989, S. 162–206.

Vollstedt, Matthias, Linie 14 (5), in: *Eisenbahn-Modellbahn-Magazin* 32 (1994), H. 6, S. 86–89.

Wagner, Andrea, Die Entwicklung des Lebensstandards in Deutschland zwischen 1920 und 1960, Berlin 2008.

Weichel, Thomas, Bürgerliche Villenkultur im 19. Jahrhundert, in: Hein, Schulz (Hrsg.), Bürgerkultur im 19. Jahrhundert, München 1996, S. 235–251.

Weise, Klaus, Bernd Dochow, Berlin, Hauptstadt der DDR, A bis Z, Berlin/Leipzig 1978.

Wendorf, Rudolf, Zeit und Kultur. Geschichte des Zeitbewußtseins in Europa, Opladen 1980.

Wengenroth, Ulrich, Wir Cyborgs. Die Technisierung des Alltags, in: *Kultur & Technik* 24 (1997), H. 10–12, S. 39–43.

Wessels, Johannes, Strafrecht Allgemeiner Teil. Die Straftat und ihr Aufbau, Heidelberg [19]1989.

Wildt, Michael, Privater Konsum in Westdeutschland, in: Schildt, Sywottek, Modernisierung im Wiederaufbau, Bonn 1998, S. 275–289.

Wölfflin, Heinrich, Kunstgeschichtliche Grundbegriffe. Das Problem der Stilentwicklung in der neuen Kunst, Basel 1984 [zuerst München 1915].

Zeiher, Helga, Kindheit, in: Schäfers (Hrsg.), Grundbegriffe der Soziologie, Opladen [6]2000, S. 166–169.

Internetquellen

(Stand: 22. Februar 2010)

http://de.wikipedia.org/wiki/TS_Hanseatic

http://www.appadurai.com/homebio.htm

http://www.brekina.de

http://www.cafe-sonnenhof.de/lale.htm

http://www.diakonie-bethanien.de/cms.cgi/Arbeitsbereiche/G%C3%A4steh%C3%A4user/Langeoog/Haus%20Bethanien/

http://www.disney.de/DisneyKinofilme/cars/main-de.html?cid=de

http://www.evlka.de/extern/harlingerland/langeoog/Links/Stnikolaus.htm

http://www.gtg.tu-berlin.de/mambo/index.php?option=com_content&task=view&id=741&Itemid=268

http://www.hotel-kolb.de/strandhalle.html

http://www.hs-merseburg.de/~nosske/EpocheII/lh/e2l_rkal.html

http://www.inselbahn.de/index.php?nav=1000006

http://www.inselkark.de/Inselkirche/gemdaten.htm

http://www.inselkark.de/Inselkirche/Kirchenbau.htm

http://www.inselschule-langeoog.de/

http://www.kloster-loccum.de/pages/geschichte_des_klosters/index.html

http://www.kurklinik-langeoog.de/start.htm

http://www.langeoog.de/de/hotel.htm?id=354&typ=2

http://www.langeoog.de/de/inselABC.htm?nid=S

http://www.langeoog.de/de/standard.htm?nid=49

http://www.langeoog.de/de/standard.htm?nid=50

http://www.museums-rettungsboot-langeoog.de/

http://www.nlwkn.niedersachsen.de/master/C14693509_N11598369_L20_D0_I5231158.html

http://www.schiffahrt-langeoog.de/

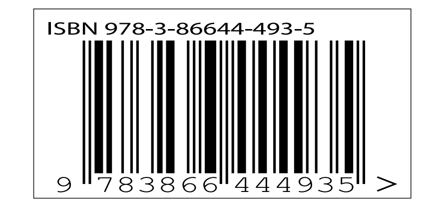
http://www.spz.logout.cz

http://www.tagesschau.de/multimedia/video/video445684.html

Karlsruher Institut für Technologie
Fakultät für Geistes- und Sozialwissenschaften
Institut für Geschichte, Abteilung Technikgeschichte

Die vorliegenden Essays behandeln im Stil der integrierten Bild-Text-Interpretation ausgewählte typische Bildquellen der entwickelten Massenkonsumgesellschaft von Kalenderblättern über Werbung bis Quartettkarten in dem Bemühen, sie durch Fragen nach ihrer Bedeutung für die Identitätskonstruktion ihrer Zielgruppen in den Kontext der Zeit einzuordnen. Es geht darum, den Gesichtspunkt der Massenhaftigkeit in die Deutung einer Quelle einzubeziehen, ihr ‚soziales Leben' u.a. durch ein Aufzeigen der Bildroutinen und Genrehaftigkeit der Texte sowie der Strategien von Werbung als Bestandteil der identitätsstiftenden Bedeutung von Technik für uns sichtbar zu machen.

Der ausgewählte Zeitraum mit einem Schwerpunkt in den 1920er bis 1960er Jahren spiegelt die technik- wie gesellschaftsgeschichtlich anerkannte Tatsache, dass diese Jahrzehnte eine Achsenzeit insbesondere der Mobilitätstechnik, aber auch auch der ‚Demokratisierung' von Technik für alle in der Konsumgesellschaft darstellen. Daher kommt den beiden Mobilitätstechniken Eisenbahn und Auto besondere Bedeutung zu, mit einem deutlichen Schwerpunkt beim Auto als der Identitätsmaschine schlechthin. Der Begriff des Rituals soll auf die Regelmäßigkeit und Dauerhaftigkeit des Auftretens bestimmter Bilder und Aussagen in den befragten Quellen hinweisen, um auf diese Weise zum Verständnis des technikabhängigen sozialen Wandels und der mental formatierenden Wirkung von Bildroutinen beizutragen. Zugleich geht es um die Erschließung von Quellenmaterial, das in der Kulturgeschichte der Technik bislang selten oder jedenfalls nicht mit Blick auf die soziale Konstruktion von Identitäten untersucht worden ist.



ISSN 1860-3610
ISBN 978-3-86644-493-5